Göttinger Studien
zu den Kriminalwissenschaften

Ziva Kubatta

Zur Reformbedürftigkeit der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB)



Universitätsverlag Göttingen

Ziva Kubatta

Zur Reformbedürftigkeit der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB)



Erschienen als Band 4 in der Reihe „Göttinger Studien zu den Kriminalwissenschaften“ im Universitätsverlag Göttingen 2008

Ziva Kubatta

Zur Reformbedürftigkeit der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB)

Göttinger Studien zu den
Kriminalwissenschaften
Band 4



Universitätsverlag Göttingen
2008

Bibliographische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

Herausgeber der Reihe
Institut für Kriminalwissenschaften
Juristische Fakultät der Georg-August-Universität Göttingen
Profs. Drs. Kai Ambos, Gunnar Duttge, Jörg-Martin Jehle, Uwe Murmann

Umschlaggestaltung: Kilian Klapp

http://univerlag.uni-goettingen.de
ISBN: 978-3-940344-24-3
ISSN: 1864-2136

Inhaltsverzeichnis

Einführung: Reform der Verkehrsunfallflucht – Eine unendliche Geschichte? 5

Hauptteil: Auf dem Weg zu einer Entkriminalisierung der Verkehrsunfallflucht 17

1. Kapitel: Historie der Vorschrift 17

1. Abschnitt: Gesetzliche Regelungen der Unfallflucht 17

A. Gesetzliche Regelungen bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges (1945) 18

I. Das Haltegebot nach § 18 Abs. 7 der Bundesratsgrundzüge 18

II. Das Fluchtverbot nach § 22 Kraftfahrzeuggesetz 19

III. Die Neufassung durch den nationalsozialistischen Gesetzgeber - § 139a RStGB 21

B. Reformen nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges 24

I. Umbenennung des § 139a RStGB in § 142 StGB 24

II. Reformentwicklung im Jahre 1975 24

1. § 347 (E 1960) 25
2. § 347 (E 1962) 27
3. Referentenentwurf 1972 28
4. Entwurf des 14. Strafrechtsänderungsgesetzes 30
5. Neufassung im Jahre 1975 32

III. Reformentwicklung durch das 13. Strafrechtsänderungsgesetz 33

1. Gesetzesstruktur und Formulierung 33
2. Versicherungsrechtliche Folgen der Unfallflucht 39
3. Fazit 40

C. Gegenwärtige Fassung des § 142 StGB 41

2. Abschnitt: Rechtsgut und Deliktsnatur des § 142 StGB 44

A. Das Rechtsgut des § 142 StGB 44

I. Früherer Theorienstreit 44

1. Die öffentlich-rechtliche Rechtsgutstheorie 45
2. Die privat-rechtliche Rechtsgutstheorie 47
3. „Beweisinteressen der Unfallbeteiligten“ als Rechtsgut des § 142 StGB 48

II. Gesteigertes Schutzbedürfnis des privaten Feststellungsinteresses 49

III. Präventionsziel und Sozialisierung 51

B. Die Deliktsnatur des § 142 StGB 51

I. § 142 StGB als abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt 51

1. Allgemeine Kritik an den abstrakten Gefährdungsdelikten 52
2. Strafgrund des § 142 StGB 58
3. Verstoß gegen das Schuldprinzip 59

II. Verstoß gegen den ultima-ratio Grundsatz 61

III. Umgestaltung des § 142 StGB zu einem Vermögensdelikt 63

C. Zusammenschau 67

3. Abschnitt: Verfassungsmäßigkeit der Verkehrsunfallflucht unter Berücksichtigung des Grundsatzes „nemo tenetur se ipsum accusare" 68

A. Begriff und Grundlage des nemo-tenetur-Prinzips 68

B. Pflichten des § 142 StGB im Lichte des nemo-tenetur-Prinzip 70

I. Passivpflichten 70

II. Aktivpflichten 71
1. Anfängliche Vorstellungspflicht nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB 71
2. Nachholpflicht nach § 142 Abs. 2, 3 StGB 71
3. Fazit 71

III. Amtliche Begründung 73
1. Meinungsstand in Rechtsprechung und Rechtslehre 74
2. Zusammenschau 76
3. Restriktive Auslegung des § 142 StGB 77

C. Fazit 79

2. Kapitel: Reformideen und -überlegungen 81

1. Abschnitt: Vorschläge zur Reform des § 142 StGB 81

A. Zielsetzung 81

B. Die einzelnen Reformideen 82

I. Strafprozessuale Reformvorschläge 82
1. Intensivere Nutzung des strafprozessualen Opportunitätsprinzip 82
2. Rechtsgedanke aus § 154c StPO 83
3. Beweisverwertungsverbot 85

II. Materiell-rechtliche Reformvorschläge 86
1. Verschärfung des Strafrahmens 86
2. Einordnung der Verkehrsunfallflucht als Ordnungswidrigkeit 86
3. Strafantragserfordernis 88
4. Straffreiheit bei nachträglicher Meldung 91

III. Weitere Reformideen 97
1. Schaffung einer neutralen Meldestelle 97
2. Abschaffung des Schadensfreiheitsrabattes 98
3. Änderung der Versicherungsbestimmungen 99

C. Aktuelle Reformbestrebungen 100
I. Gestaltung des § 142 StGB zu einer echten Vermögensstraftat 100
II. Empfehlung des 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag 101
III. Fazit 102
2. Abschnitt: Kriminologische Aspekte zur Verkehrsunfallflucht 103
A. Motivforschung 103
I. Motivgruppen 104
II. Vermeidung von Unannehmlichkeiten 104
III. Angst vor Bestrafung 105
B. Tat- und Tätermerkmale 109
I. Täterspezifische Kriterien 109
II. Zwischenergebnis 109
III. Tatspezifische Merkmale 110
C. Zusammenfassung 112
3. Abschnitt: Blick ins europäische Ausland 113
A. Schweiz 114
I. Pflichten nach einem Verkehrsunfall 114
II. Pflichten nach einem Verkehrsunfall bei Personenschäden 114
III. Pflichten nach einem Verkehrsunfall bei Sachschaden 117
B. Österreich 118
I. Pflichten nach einem Verkehrsunfall mit Personenschaden 118
II. Pflichten nach einem Verkehrsunfall mit Sachschaden 120
III. „Tätige Reue“ 121
C. Rechtsvergleichende Betrachtung 122
3. Kapitel: Gründe für eine Entkriminalisierung und Folgerung 127
1. Abschnitt: Begriff und Systematik der „Tätigen Reue“ in § 142 Abs. 4 StGB als persönlicher Strafaufhebungs- bzw. milderungsgrund 127
A. „Tätige Reue“ als „goldene Brücke“? 127
B. Anwendungsvoraussetzungen der „Tätigen Reue“ 128
I. Unbedeutender Schaden 128
II. Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs 128
III. Rücktrittshandlung und -frist 129
C. Rechtsfolge der „Tätigen Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB 130
I. Inkonsistenzen des § 142 Abs. 4 StGB 131
II. Inkonsistenzen in der Rechtsfolge des § 142 Abs. 4 StGB 133

III. Zusammenschau 134
2. Abschnitt: Blick in die Rechtswirklichkeit 135
A. Methodik 135
I. Hypothese und Methodenwahl 135
II. Forschungsablauf und -methode 137
III. Zusammenschau 138
B. Aussagekraft und Grenzen der Untersuchung 138
I. Durchführung der Befragung 139
II. Bilanz der Rücklaufquote 139
III. Repräsentativität 140
C. Statistische Methode der Datenauswertung 140
I. Befragung der Gerichte 141
II. Befragung der Staatsanwaltschaften 149
III. Ergebnis der Untersuchung 156
3. Abschnitt: Eigener Reformvorschlag 158
A. Bausteine der Neuregelung 158
I. Ersetzung der Wartepflicht durch eine Benachrichtigungspflicht 158
II. Abschaffung der Wartepflicht nach § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB? 159
III. Entkriminalisierung als Ausweg? 163
1. „Tätige Reue" als persönlicher Strafaufhebungsgrund 163
2. Ausweitung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue" 165
3. Zeitliche Ausdehnung der Rücktrittsfrist 167
4. Erweiterung des Anwendungsbereichs auf Unfälle im fließenden Verkehr 167
B. Zusammenschau 168
C. Formulierungsvorschlag für einen § 142 StGB n.F. 168
Ist die Vorschrift des § 142 StGB noch zu „retten"? 171
A. Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse 171
B. Einwände der Reformgegner 172
C. Anpassung sonstiger Vorschriften 173
Plädoyer für einen § 142 StGB n.F. 174
Literaturverzeichnis 175

Einführung: Reform der Verkehrsunfallflucht – Eine unendliche Geschichte?

Viele von uns waren schon einmal in dieser Situation oder können sich zumindest unschwer in sie hineinversetzen: Man kehrt zu dem vor einiger Zeit geparkten Auto zurück und muss feststellen, dass dieses beschädigt ist. Von dem Schädiger weit und breit keine Spur. Der Verursacher meint, wegen des kleinen Kratzers müsse man nicht viel Aufhebens machen und fährt weiter. Abgesehen davon, dass der Geschädigte auf seinem Schaden sitzen bleibt, hat der Verursacher eine Unfallflucht nach § 142 StGB begangen. Somit ein Fall für den Strafrichter.

Ein Blick auf die einschlägigen Statistiken zeigt, dass dies kein Einzelfall ist: Mit über 40.000 Verurteilungen jährlich[1] steht der Straftatbestand des § 142 StGB an führender Stelle, wobei 90 % aller Schadensfälle Unfälle mit reinen Sachschäden sind.[2] Insofern gehört ein Verstoß gegen § 142 StGB zur sogenannten *Massenkriminalität*.[3] Es werden jährlich etwa 300.000 Verkehrsunfallfluchtfälle polizeilich registriert.[4] Bei diesen Zahlen ist nicht einmal das Dunkelfeld mit einer geschätzten Dunkelziffer von etwa 1:10[5] miteinbezogen. Obgleich die Ergebnisse kriminologischer Untersuchungen keine zuverlässigen Aussagen über die quantita-

---

1 Vgl. *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 152.

2 Hierzu *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Kap. IX, S. 154/155; *Böse,* StV 1998, S. 509 (511); *Janiszewski*, DAR 1994, S. 1 (4).

3 Zum Anstieg der Unfallfluchtdelinquenz: *Bär*, in Empfehlungen des 20. DVGT 1982, S. 113; *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 149 (1).

4 Dazu *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 151 (1), *Duttge,* JR 2001, S. 181 (182); LK-*Geppert § 142* Rdnr. 7 spricht sogar von 350.000 jährlichen Verstößen gegen § 142 StGB; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 167.

5 Etwa *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier,* Verkehrsunfallflucht, S. 33/34; Eine Dunkelziffer von etwa 10 % wurde ermittelt von *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (159); LK-*Geppert § 142* Rdnr. 5; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 167.

tive Dimension der erforschten Kriminalität zulassen, kann auf der Grundlage von verschiedenen Analysen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die Häufigkeitsrate von Verstößen gegen § 142 StGB immer weiter steigt.[6] Bereits mit der ansteigenden Zahl der Verkehrsunfälle, als Folge der rasch zunehmenden Motorisierung und der steigenden Mobilität, ist zwangsläufig eine Zunahme der Unfallfluchtfälle verbunden.[7] Dies wird durch die aktuellen Zahlen der Verkehrsunfallentwicklung im Land Nordrhein-Westfalen aus dem I. Halbjahr 2005 belegt: So wurde in den ersten sechs Monaten des Jahres 2005 ein Anstieg um 4,6 % verzeichnet. Allein bei den Sachschadensunfällen mit Flucht gab es ein Zuwachs von 5,7 %.[8] Da Nordrhein-Westfalen zu einem der größten Länder zählt, ist diesen Zahlen eine durchaus für Deutschland repräsentative Aussagekraft beizumessen. Ein Anhaltspunkt für die steigende Fluchtdelinquenz ist auch in den Hochrechnungen der Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes über Verurteilungen nach § 142 StGB zu sehen: Diese belegen für das Jahr 1992 rund 54.000, für das Jahr 1994 schon 55.000 und für das Jahr 1995 sogar 61.000 Fluchtfälle.[9] Von den im Jahr 2001 polizeilich erfassten 2.373.556 Verkehrsunfällen sind 400.000 Unfallfluchten.[10]

Verständlicherweise ist bei diesen Zahlen die vielfach geübte Kritik[11] an § 142 StGB und das damit verbundene Streben nach einer Reform nicht überraschend.[12] Der Gesetzgeber versuchte mit der Neufassung des § 142 StGB durch das 6. Strafrechtsreformgesetz[13] einer Ausuferung der strafrechtlichen Verurteilungen vorzubeugen oder eine solche zumindest zu verringern und damit den Entkriminalisierungsbestrebungen nachzukommen.[14] Er fügte die „Tätige Reue“ in Abs. 4 des § 142 StGB ein, durch die insbesondere die Unfallfluchtfälle mit reinem Sachschaden eingedämmt werden sollten.[15] Danach ist die Strafe des Unfallflüchtigen bei Unfällen außerhalb des fließenden Verkehrs (so genannte Parkunfälle) mit ausschließlich unbedeutendem Sachschaden zwingend zu mildern gemäß § 49

---

6 So *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 149 (1).

7 Vgl. *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 149.

8 Vgl. Verkehrunfallentwicklung Nordrhein-Westfalen 1. Halbjahr 2005.

9 Siehe *Karl,* 41. DVGT 2003, S. 200 ff. m.w.N.

10 Wiederum *Karl,* 41. DVGT 2003, S. 200 (202).

11 Dazu *Bönke*, NZV 1998, S. 129; *Böse,* StV 1998, S. 509 (510, 513/514); *Berz,* DVGT 1986, S. 181 ff.; *Cramer*, ZRP 1987, S. 157 (158) m.w.N.; *Müller-Metz,* NZV 1994, S. 89; *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 (426); SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 1.

12 Jüngst hat der 41. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar die Reformbedürftigkeit des § 142 StGB betont, vgl. *Bücken*, 41. DVGT, S. 183 (187 ff.).

13 Siehe BGBl. I 1998, 164 ff.

14 Näher *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1; *Janker*, DAR 1993, S. 11, Fn. 1; in diesem Sinne auch *Müller-Metz,* NZV 1994, S. 89, (91).

15 So *Janker*, DAR 1993, S. 11 (12).

StGB, wohingegen das Absehen von Strafe im pflichtgemäßen Ermessen des Gerichts steht.[16] Allerdings setzt dies voraus, dass der Unfallverursacher die nötigen Feststellungen innerhalb von 24 Stunden freiwillig ermöglicht.[17]

Doch auch nach der Einfügung der „Tätigen Reue“ konnten die Unfallfluchtzahlen nicht gesenkt werden. Dies ist aus dem Jahrespressebericht 2002 (für das Jahr 2001) des Kraftfahrtbundesamtes zu entnehmen, wonach für das gesamte Jahr 2001 rund 50.000 Fluchtfälle erwartet werden.[18] Einen Anstieg der Unfallfluchtfälle indiziert die polizeiliche Verkehrsstatistik von Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 2002. Ist doch die Zahl der Verkehrsunfälle mit „Flucht“ von 1998 bis 2002 insgesamt um 8,7 % angestiegen.[19] Hieraus lässt sich der Schluss ziehen, dass offenbar die Strafbestimmung über die Unfallflucht trotz der Neufassung mit dem 6. Strafrechtsreformgesetz nicht effizient ist.[20]

Reformbestrebungen im Hinblick auf den Unfallfluchtparagraphen sind keineswegs neu: Vielmehr ist die fast hundertjährige Geschichte der Unfallflucht eine „Geschichte der Reformen“. Trotz der mehrfachen Neuerungen in der Vergangenheit wird der Unfallfluchtparagraph aber sowohl seitens der Lehre als auch der Rechtspraxis weiterhin als „eine der am meisten verunglückten Bestimmungen des Strafgesetzbuches“[21] benannt. Vor diesem Hintergrund erstaunt es, dass die wesentliche Grundstruktur des § 142 StGB auch durch die letzte Neugestaltung keine nennenswerte Änderung erfahren hat. Überspitzt wird sogar formuliert, dass sich in § 142 StGB schon „die an Leichenstarre grenzende kriminalpolitische Unbeweglichkeit des Verkehrsstrafgesetzgebers“[22] manifestiere. Anlass zur Kritik bietet unter anderem der Schutzzweck: Nach einer früher vertretenen Meinung, sollte § 142 StGB dem *Schutz des öffentlichen Interesses* an der Unfallaufklärung gewährleisten.[23] Heute ist anerkanntes Rechtsgut des § 142 StGB die Beweissicherung hinsichtlich der aus einem Verkehrsunfall erwachsenden zivilrechtlichen

---

[16] Siehe BT-Drucksache 13/8587; *Andreae* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (303); *Schulz*, NJW 1998, S. 1440 (1444 ff.).

[17] Etwa *Janker*, in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (214 ff.); *Schäfer*, NZV 1999, S. 190.

[18] Dazu *Karl,* 41. DVGT 2003, S. 200 (201).

[19] Polizeiliche Verkehrsunfallstatistik NRW 2002, S. 61/62.

[20] Dies bestätigte jüngst der 41. Verkehrsgerichtstag, vgl. *Bücken,* 41. DVGT 2003, S. 183; dazu auch *Bönke,* NZV 1998, S. 129; *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1, 7; *Janker*, DAR 1993, S. 11 ff. m.w.N.; *Müller-Metz*, NZV 1994, S. 89; Schönke/Schröder-*Cramer*, § 142 Rdnr. 4.

[21] Ausführlich *Bär,* in: Empfehlungen des 20. DVGT, S. 113 (121); *Heublein*, DAR 1985, S. 15; *Geppert*, GA 1970, S. 1; *ders.*, Blutalkohol 1996, S. 157; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 201; *Scholz*, ZRP 1987, S. 7 ff.

[22] *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 (429).

[23] Vgl. BGHSt 5, S. 124 ff., 128; OLG Oldenburg, VRS 9, S. 36/37; OLG Hamm, VRS 8, S. 5 ; OLG Köln, NJW 1951, S. 729; BGH VRS 8, S. 274/275; *Arbab-Zadeh,* NJW1965, S. 1049; *Arloth,* GA 1985, S. 493; *Erdsiek*, NJW 1963, S. 632 ff.; *Münch,* DAR 1957, S. 205 ff.; *Pieper*, Die Verkehrsunfallflucht, S. 18; *Schüler*, Die strafrechtliche Beurteilung der Flucht, S. 52.

Ansprüche zur Verhinderung eines Beweismittelverlusts im zivilrechtlichen Bereich.[24]

Allein unter dieser Voraussetzung hat das Bundesverfassungsgericht[25] die Vorschrift als verfassungskonform erklärt. Doch nicht nur der Schutzzweck des § 142 StGB wird kritisiert, sondern auch die Deliktsstruktur: Allein die Pflichtwidrigkeit „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort" führt zur Sanktion mit Kriminalstrafe.[26] Es ist zur Begehung einer Unfallflucht nicht die Herbeiführung einer *„realen Vermögenseinbuße*"[27] oder wenigstens eine konkrete Vermögensgefährdung erforderlich,[28] obwohl das von § 142 StGB geschützte Rechtsgut allein dem *privaten Beweissicherungsinteresse* hinsichtlich einer umfassenden Aufklärung des Unfallhergangs sowie der Feststellung etwaiger Schadensersatzansprüche dient,[29] d.h. letztendlich dem Schutz der Vermögensinteressen der Geschädigten. Dieser „vermögensrechtliche Bezug"[30] kommt in der gesetzesförmlichen Ausgestaltung des § 142 StGB an keiner Stelle zum Ausdruck. Vielmehr führt bereits die bloße Pflichtverletzung – unerlaubtes Entfernen vom Unfallort – entsprechend dem Gesetzeswortlaut des § 142 StGB, als solche zur Strafbarkeit. Daher wird § 142 StGB in seinem deliktstypischen Charakter als abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt verstanden.[31]

Unstreitig steht der Vermögensschutz im Vordergrund, daher wird vereinzelt die Verankerung eines „vermögensrechtlichen Bezugs" im objektiven Tatbestand

---

24 Vgl. BT-Drucksache 7/2434, S. 4/5; 7/3505, S. 3; ebenso die Rechtsprechung zum früheren Recht BVerfGE 16, S. 193; BayObLG VRS 4, S. 209; BGHSt 8, S. 263, 265; BGHSt 24, S. 385; BGHSt 27, S. 133; BGHSt 29, S. 138 ff., 142; BGH VRS 16, 118; BGH VRS 18, S. 286 ff., 288; OLG Hamburg, NJW 1960, S. 1483; OLG Saarbrücken, VRS 21, S. 48 ff., 50; OLG Bremen, DAR 1956, S. 250; OLG Hamm, VRS 15, S. 340; OLG Köln, VRS 13, S. 351; OLG Oldenburg, VRS 9, S. 138; *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 142 Rdnr. 20; *Maurach/Schröder/Maiwald*, Strafrecht BT 1, § 49 Rdnr. 6; SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 2; *Tröndle/Fischer,* § 142 Rdnr. 4.

25 Vgl. BVerfGE 16, 161.

26 Näher *Bringewat*, JA 1977, S. 231 (232)*; Dreher*, StGB, § 142 Rdnr. 5; *Dreher/Tröndle,* § 142 Rdnr. 5*; Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (148 ff.); *ders.,* JR 2001, S. 181 (182); Schönke/Schröder-*Cramer*, § 142 Rdnr. 34; SK-*Rudolphi*, § 142 StGB, Rdnr. 22.

27 *Duttge*, JR 2001 S. 181 (182).

28 Aufschlussreich AK-*Schild*, § 142 Rdnr. 20; *Arzt*/Weber, Strafrecht BT, § 142 Rdnr. 50; *Park*, DAR 1993, S. 246 (247); *Schulz*, NJW 1998, S. 1440 (1442/1443).

29 Vgl. BGHSt 28, 129 (133), *Arloth*, GA 1985, S. 492 (493); *Dünnebier*, GA 1957, S. 33 (43 ff.); *Jagusch/Hentschel*, Straßenverkehrsrecht, § 142 Rdnr. 20 m. w. N.; *Magdowski*, Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsreform, S. 30 ff.; Schönke/Schröder-*Cramer*, § 142 Rdnr. 1; SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 2.

30 *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (165/166).

31 In diesem Sinne *Arzt/Weber,* Strafrecht BT, § 142 Rdnr. 327; *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. I, S. 17; *Janiszewski*, Verkehrsstrafrecht, Rdnr. 475; *Magdowski,* Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsreform, S. 63/64*;* SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 2; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 42 ff.; *Weigend* in FS-Miyazawa 1995, S. 549 (551).

des § 142 StGB gefordert.[32] Diese Forderung scheint unter Betrachtung der Handhabung des § 142 StGB in der Praxis nur allzu berechtigt: Im Wege der teleologischen Reduktion des Tatbestandes entfallen die tatbestandlichen Pflichten aus § 142 Abs. 1 StGB, wenn nach Lage der Dinge Feststellungsinteressen der Berechtigten durch ein Entfernen vom Unfallort nicht beeinträchtigt werden.[33]

In diesem Zusammenhang stellt sich zwangsläufig die Frage, wie der Unfallfluchtparagraph in das „System des Vermögensstrafrechts" einzufügen ist.[34] Besonders deutlich wird die Inkonsistenz des § 142 StGB bei einem Vergleich mit der Zentralnorm des Vermögensstrafrecht – dem Betrug (§ 263 StGB).[35] Um die Rechtspositionen der Geschädigten zu schützen, knüpft der Gesetzgeber bei § 263 StGB an reale Sachverhalte, bei deren Vorliegen regelmäßig auch von einer entsprechenden Vermögensbeeinträchtigung ausgegangen werden kann. Für die Verwirklichung des Betruges ist ein „Erfolg", der Eintritt eines Vermögensschadens erforderlich, d.h. einer rechnerisch nachweisbaren Vermögensminderung beim Geschädigten.[36] Wobei eine nachweisbare konkrete Vermögensgefährdung dem Vermögensschaden gleichsteht, wenn das Vermögen als Ganzes gemindert ist.[37] Nur in diesem Fall hat sich der rechtsgutsverletzende Erfolg realisiert.[38] Angewandt auf § 142 StGB bedeutet dies, dass der „wirtschaftliche Schlusseffekt *nicht bereits* im Vorstadium des pflichtwidrigen Verhaltens *als solchem,* sondern erst im tatsächlichen *Vereiteln* des Gläubigerrechts auf Realisierung der unfallbedingt entstandenen Ersatzansprüche"[39] liegt.

Da das Vermögensstrafrecht grundsätzlich nur den Einsatz von Kriminalstrafe fordert, wenn eine reale Vermögenseinbuße oder eine konkrete Vermögensgefährdung vorliegt, erscheint es erklärungsbedürftig, warum der gesetzliche Tatbestand des § 142 StGB nicht im Sinne einer Vermögensstraftat herkömmlicher Art strukturiert ist.[40] Die Kriminalisierung einer Unfallflucht erscheint doch dann sinnwidrig, wenn Schadensersatzansprüche ausgeschlossen sind. Dies ist der Fall, wenn bei einer Verkehrsunfallflucht kein Schaden entstanden ist oder im straflosen Bagatellbereich[41] liegt,[42] weil kein schützenswertes Interesse an der Sicherung

---

32 Explizit *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (165/166).

33 Ausführlich AK-*Schild*, § 142 Rdnr. 42; *Duttge,* JR 2001, S. 181 (185); LK-*Geppert,* § 142 Rdnr. 70/71; SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 18 ff.; *Tröndle/Fischer* § 142 Rdnr. 15 ff.

34 Grundlegend *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (156).

35 Dazu *Duttge,* JR 2001, S. 1 (3).

36 Vgl. BGHSt 16, 221; StV 1995, S. 255; *Schlüchter*, FS-Trusen 1994, S. 573 (589); *Tröndle/Fischer,* § 263 Rdnr. 30.

37 Statt vieler *Tröndle/Fischer*, § 263 Rdnr. 31.

38 Explizit SK-*Samson/Günther*; § 263 Rdnr. 99; *Tröndle/Fischer*, § 263 Rdnr. 1b.

39 *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (159).

40 So *Duttge,* JR 2001, S. 181/182.

41 Zu der Grenze völlig belangloser Personen- und Sachschäden LK-*Geppert,* § 142 Rdnr. 33, 34.

beweiserheblicher Feststellungen der Geschädigten besteht.[43] Hinter dem Schutz des privaten Beweissicherungsinteresses steht letztendlich das Vermögen der Unfallgeschädigten.[44] Es drängt sich die Frage auf, ob lediglich die Möglichkeit des Eintritts eines Vermögensschadens die Verhängung von Kriminalstrafe rechtfertigt.

Vor diesem Hintergrund bestehen erhebliche Zweifel, ob an der jetzigen Ausgestaltung des § 142 StGB als abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt festgehalten werden sollte. Der „Verzicht des Gesetzgebers auf jedwede Anbindung des Tatbestandes an das betroffene Rechtsgut, auf ein Merkmal, das eine Beeinträchtigung dieses Rechtsguts näher ausformuliert, (wirft auch) unter dem generellen Blickwinkel des Strafrechts in seiner fundamentalen Funktion – „Strafrecht als subsidiärer Rechtsgüterschutz"[45] – gewisse Bedenken auf. Eine Strafbarkeit nach § 142 StGB ist nur dann geboten, wenn das Ziel der Vorschrift nicht anders, effektiver erreicht werden kann. Sind doch strafrechtliche Konsequenzen als *„ultima ratio"* nur dort gerechtfertigt, wo weniger einschneidende Mittel im Interesse eines wirksamen Rechtsgüterschutzes nicht in Betracht kommen.[46] Durch das unerlaubte oder unberechtigte Entfernen vom Unfallort ist das Schutzgut des § 142 StGB lediglich gefährdet, aber noch nicht endgültig beeinträchtigt. Eine Verhinderung des endgültigen Schadenseintritts lässt ein Bedürfnis nach Bestrafung des Täters entfallen. Daher bestehen ernsthafte Zweifel, an der Beachtung des ultima-ratio-Prinzips durch die gegenwärtige Gestaltung des § 142 StGB als abstraktes Gefährdungsdelikt.

Es bestehen aber nicht nur Bedenken an der Beachtung des ultima-ratio-Prinzips, sondern auch die Vereinbarkeit des Unfallfluchtparagraphen mit dem verfassungsrechtlichen Grundsatz „nemo tenetur se ipsum accusare" wird bezweifelt.[47] Grundlage hierfür bilden die in § 142 StGB normierten Pflichten, die als „Missachtung des Grundrechts auf Freiheit vom Zwang zur Selbstbelastung"[48] betrachtet werden. So wird der Unfallbeteiligte aufgrund der auferlegten anfängli-

---

42 Vgl. *Arzt/Weber*, Strafrecht BT, § 142 Rdnr. 64.

43 Siehe *Park*, DAR 1993, S. 246 (247/ 248); *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 43/44.

44 Dazu *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (151); *Ruck*, § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 16 ff.; *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 31.

45 *Duttge*, JR 2001, S. 181 (182).

46 Siehe *Janiszewski*, DAR 1994, S. 1; *Ruck*, § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 36; *Scholz*, ZRP 1987, S. 7/8.

47 Als mit dem Grundsatz des nemo-tenetur-Prinzips unvereinbar werden die Pflichten des § 142 StGB gesehen von: *Arzt/Weber*, Strafrecht BT, § 142 Rdnr. 49; *Dahs*, GA 1978, S. 89 (90); *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 103 ff.; *Reiss*, NJW 1980, S. 1806; *Rogall*, Der Beschuldigte als Beweismittel gegen sich selbst, S. 76 ff.; *Ruck*, § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 41 ff.; *Seebode*, JA 1980, S. 493 (497 f.).

48 *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 (425).

chen Vorstellungspflicht gemäß § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB[49] sowie der Nachholpflicht gemäß § 142 Abs. 2, 3 StGB[50] zu einer „*aktiven Informationspreisgabe*“[51] gezwungen.

Nach dem rechtsstaatlichen Gebot des „nemo tenetur“ darf jedoch niemand *verpflichtet* werden, sich selbst wegen einer Straftat oder auch nur wegen einer Ordnungswidrigkeit zu belasten.[52] Mit den Aktivpflichten des § 142 StGB geht jedoch häufig ein Zwang zur Selbstbelastung gegenüber staatlichen Strafverfolgungsorganen einher.[53] Steht doch die Begehung einer Unfallflucht meist im Zusammenhang mit anderen Straftaten, insbesondere mit Verkehrsstraftaten (§§ 315c, 316 StGB). In solchen Fällen befindet sich der Unfallbeteiligte oft in der Zwangslage, den Pflichten aus § 142 StGB nachzukommen und selbst die Voraussetzungen für strafrechtliche Sanktionen zu schaffen. Er wird gewissermaßen dazu gezwungen, Belastungsmaterial „gegen sich selbst zu liefern“. Dieses kann sodann in einem Strafverfahren wegen Straßenverkehrsgefährdung, fahrlässiger Körperverletzung oder aber auch im Rahmen eines Bußgeldverfahrens wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit gegen ihn verwendet werden.[54] Insofern würde man etwa von einem Ladendieb wohl zu Recht nicht verlangen, dass er sich vor dem Verlassen des Warenhauses stellt und zum Hergang des Diebstahls und zur Person Angaben macht;[55] von einem Fahrer, der einen Unfall herbeigeführt hat, wird aber eben dies (dazu noch unter Strafandrohung!) erwartet.

Auch die psychische Verfassung und Motivation des Täters bei und nach Tatbegehung ist bei der Beurteilung der Strafbarkeit einer Unfallflucht bedeutend.[56] So belegen etliche Untersuchungen, dass meist ein „primitiver Fluchttrieb“ Ursprung für die Unfallflucht war.[57] Dieser „primitive Fluchttrieb“ nach einem Ver-

---

[49] Etwa *Küper,* JZ 1988, S. 473 ff.; SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 29.

[50] So *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Kap. I., S. 47 ff.; LK-Geppert § 142 Rdnr. 137 ff.

[51] *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 103/104.

[52] Vgl. BVerfGE 38, 105 ff.; BGHSt 14, 358; 25, 325; AG Ulm, NJW 1963, S. 688; OLG Bremen, NJW 1967, S. 2022/2023; BVerfGE 38, 105; 55, 144; *Arbab-Zadeh*, NJW 1965, S. 1049 (1050); *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 17 ff.; *Erdmann,* Der Selbstbegünstigungsgedanke im Strafrecht, S. 259 ff.; *Günther,* GA 1978, S. 193 ff. *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 65; *Kunert*, MDR 1967, 539 ff.; *Reiss*, NJW 1980, 1806; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 59.

[53] Vgl. LK-*Geppert § 142* Rdnr. 64.

[54] In diesem Sinne *Bär,* in: Empfehlungen des 20. DVGT 1982, S. 113 (120); *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 106; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 60; *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 (427).

[55] Siehe *Arzt/Weber*, Strafrecht BT, § 142 Rdnr. 49; *Bockelmann*, Verkehrsstrafrecht, S. 70; *Erdsiek*, NJW 1963, S. 632 (634).

[56] Zutreffend *Duttge,* JR 2001, S. 181 (184).

[57] So *Arbab-Zadeh*, NJW 1965, S. 1049 (1050); *Meyer-Gramcko,* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 379 (385/386); *Middendorff,* DAR 1979, S. 145 (153); *Weigend* in FS-Miyazawa 1995, S. 549 (559); *Zabel,* Blutalkohol 1983, S. 328 (329).

kehrsunfall – als Form des Selbsterhaltungstriebes – erreicht zwar selten die Qualität einer tief greifenden und damit einer gem. § 20 StGB relevanten Bewusstseinsstörung;[58] dennoch muss aber festgestellt werden, dass ein beachtlicher Teil der rationalen Kontrolle dem Menschen entzogen ist.[59] In der Rechtsprechung[60] und der Literatur[61] ist anerkannt, dass durch einen *Unfallschock* Vorsatz und Schuldfähigkeit nach § 20 StGB entfallen können. Daher wird die Verkehrsunfallflucht als *asthenisches Affektdelikt* bezeichnet.[62]

Erfreulich ist, dass zunehmend Stimmen zu vernehmen sind, die in Auseinandersetzung mit den psychologischen Gegebenheiten nach einem Verkehrsunfall zu folgendem Schluss gelangen: Ein kurzfristiges, geistiges oder körperliches Versagen des im modernen Straßenverkehr überforderten Menschen dürfe „bei der Beurteilung der Verkehrsunfallflucht als kriminelles Unrecht durch Gesetzgeber und Gerichte nicht länger übersehen werden“[63]. Daher wird verstärkt gefordert, die Motivation und psychische Verfassung des Täters zur Tatzeit bei der Strafbarkeit einer Verkehrsunfallflucht zu berücksichtigen.[64] In welcher Gesinnung der Täter die Tat verübte, ob er „aus einem überlegten, rücksichtslosen Kalkül heraus gehandelt hat oder einfach nur die Nerven verloren hat“[65], ist anhand der Umstände im Einzelfall zu beurteilen. Durch die Außerachtlassung praktischer Psychologie hatte es der Gesetzgeber bislang versäumt, den Durchschnittstäter der Unfallflucht als einen Menschen zu begreifen, der aus einer Vielzahl von Motiven heraus handelt.[66] Erst durch die Einfügung der „Tätigen Reue“ hat der Gesetzgeber unter Einschluss psychologischer Aspekte bedacht, dass der Täter zur „Besinnung“ gelangen und den Entschluss zur Rückkehr in die Legalität fassen könnte. Dem Täter wird aber durch die starren Voraussetzungen und der Rechtsfolge der

---

[58] Vgl. BGH, VRS 1961, S. 47/48; OLG Hamm, VRS 1972, 24/25; AK-*Schild,* § 142 Rdnr. 132; LK-*Geppert,* § 142 Rdnr. 167.

[59] Näher *Arbab-Zadeh*, NJW 1965, S. 1049 (1052); AK/*Schild*, § 142 Rdnr. 20 ff.; *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 148 (1); *Barbey,* Blutalkohol 1992, S. 252 (260); LK/*Rüth*, § 142 Rdnr. 97; *Meyer-Gramcko* in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 379 (385/386); *Park*, DAR 1993, S. 246 (247); *Zabel,* Blutalkohol 1983, S. 328 (329).

[60] Siehe BGH, VRS 1961, S. 48; BGH, OLG Köln, NJW 1967, S. 1521; OLG Hamm VRS 1972, S. 24; BayObLG, NJW 1981, S. 879; LG Leipzig, DAR 1997, S. 79.

[61] Hierzu *Arbab-Zadeh*, NJW 1965, S. 1049; LK-*Geppert,* § 142 Rdnr. 167; SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 50 m.w.N.

[62] Explizit *Duttge,* JR 2001, S. 181 (184).

[63] *Duttge,* JR 2001, S. 181 (184).

[64] So etwa *Krumme*, DAR 1968, S. 234/235; *Pieper*, Die Verkehrsunfallflucht, S. 21, 22; *Jagusch*, NJW 1975, S. 1631 (1633).

[65] *Duttge,* JR 2001, S. 181 (184).

[66] Zu den Motivgruppen *Bär*, 20. DVGT 1982, S. 113 (115); *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 169 (2); *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 54; *Geppert*, Blutalkohol 1986, S. 157 (159); *Hauser,* Blutalkohol 1982, S. 193 (194); *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz, S. 281; LK-*Geppert* § 142 Rdnr. 12.

„Tätigen Reue" überwiegend diese Möglichkeit verwehrt:[67] Kann doch der Unfallflüchtige nicht einmal mit hinreichender Gewissheit davon ausgehen, Straffreiheit zu erlangen. Im Ergebnis führt die bisherige Regelung des § 142 StGB nicht zu einer Effektivierung des Schutzes zivilrechtlicher Ansprüche, sondern zumindest tendenziell dazu, dass „der loyale Verkehrsteilnehmer bestraft, der illoyale aber prämiert wird"[68].

Dieser Eindruck wird durch einen Blick in die nationalen Strafgesetzbücher der Nachbarländer Österreich und Schweiz verstärkt: Hier sucht man vergebens nach einer Sanktionsnorm allein für die Verkehrsunfallflucht im Sinne eines *echten Kriminaldelikts*[69] – wie es im deutschen Recht der Fall ist. Vielmehr wird meist zwischen Unfällen mit Personenschaden und solchen mit Sachschaden, so wie es auch der Musterregelung in Artikel 31 des Wiener Weltabkommens über den Straßenverkehr von 1968[70] empfohlen ist, differenziert.[71] In Österreich wird ein Unfall mit Sachschaden als sogenannte „Verwaltungsübertretung" (vgl. §§ 4, 99 Abs. 2 lit. a), Abs. 3 lit. b) öStGB) geahndet. In der Schweiz sanktioniert man die „Führerflucht" mittels einer „Übertretung" (vgl. Art. 92 Abs. 1 schwSVG). Diese bildet eine „dritte" Deliktsart neben Verbrechen und Vergehen,[72] vergleichbar mit der Ordnungswidrigkeit im deutschen Recht.[73] Die „Sanktionierung einer abstrakten Vermögensgefährdung"[74] mit Kriminalstrafe ist in diesen Ländern gänzlich unbekannt. Die bloße Gefährdung der nach einem Verkehrsunfall entstandenen zivilrechtlichen Ersatzansprüche wird in der Schweiz als bloße Ordnungswidrigkeit geahndet.[75] Dieser Ausblick wirft die Frage nach einem vergleichbaren Vorgehen in Deutschland auf. So könnte sich die Umstellung des § 142 StGB auf eine

---

67 Kritisch zu den Voraussetzungen und Rechtsfolge der „tätigen Reue" *Andreae* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (299); *Bönke* NZV 1998, S. 129 (130); *Hentschel* NJW 1999, S. 686 (688), *ders.,* Straßenverkehrsrecht, § 142 StGB, Rdnr. 69; *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227 c*; Janker,* in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (215); *Leipold*, Die Reform der Verkehrsunfallflucht, S. 205 (215); SK-Rudolphi, § 142 Rdnr. 56; (17); *Tröndle/Fischer,* § 142 Rdnr. 53.

68 So bereits *Müller-Metz*, NZV 1994, S. 89 (92).

69 Dazu *Duttge*, JR 2001, S. 181 (187); *ders.*, ZStrR 2001, S. 147 (159 ff.); *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (265 ff.); *Weigend*, in FS-Tröndle, S. 753 (755).

70 Abgedruckt bei *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. VI, S. 95.

71 Zu den Regelungen in Österreich und in der Schweiz *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147, (159 ff.); *ders.*, JR 2001, S. 181 (187)*; Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 222 ff.

72 Siehe *Duttge*, JR 2001, S. 181 (187).

73 Vgl. *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. VI, S. 101 (Österreich), S. 102(2) (Schweiz); *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 227.

74 *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (165).

75 Ausführlich *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147, (159 ff.); *ders.*, JR 2001, S. 181 (187)*; Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 222 ff.; Allgemein zu den ausländischen Regelungen *Janiszewski*, DAR 1994, S. 1 (4); *Kühl,* ZStW 109 (1997), S. 777 (791); *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258/259.

Ordnungswidrigkeit, soweit nur Sachschaden vorliegt, als eine zur Ahndung der Unfallflucht angemessene Lösung anbieten.[76]

Auch die Neufassung des § 142 StGB mit dem 6. Strafrechtsreformgesetz[77] konnte die kontroverse Diskussion um die Vorschrift nicht beenden. Das Gegenteil war vielmehr der Fall, es entstanden neben den erwähnten Streitpunkten neue.[78] So ist nunmehr die „Tätige Reue“ ins kritische Blickfeld geraten: Es wird beanstandet, dass die Bestimmung nicht weitreichend genug und ihre praktische Bedeutung gering sei.[79] Tatsächlich bereitet die Ausgestaltung der „Tätigen Reue“ als persönlicher Strafaufhebungs- bzw. Strafmilderungsgrund erhebliche Schwierigkeiten:[80] Verhindert doch schließlich ein Absehen von Strafe nicht, dass Punkte im Verkehrszentralregister eingetragen werden.[81] Unabhängig davon, ob die Strafe gemildert oder gar eine Strafaufhebung erfolgt, wird der Täter mit 5 Punkten belegt.[82] Nicht verständlich ist es, dass zwischen beiden Alternativen hinsichtlich der Punktzahl keine unterschiedliche Bewertung erfolgt.

Überraschend ist auch, dass der Täter durch seine eigene Mitwirkung die strafrechtlichen Folgen zwar beseitigen oder zumindest mildern kann, sich dabei aber zugleich versicherungsrechtlichen Risiken aussetzt: Stellt doch das unerlaubte Entfernen vom Unfallort eine Verletzung der Aufklärungspflicht gemäß § 7 Abs. 1, 2 AKB dar. Gerade diese Obliegenheitsverletzung berechtigt jedoch die Versicherung zur Kündigung des Versicherungsschutzes und eröffnet die Möglichkeit zum Regress[83] sowie die Leistungsfreiheit des Vollkaskoversicherers.[84]

---

76 So etwa *Duttge,* JR 2001, S. 181 (187); *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1 (3); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 222 ff.; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 100 ff.

77 Siehe BGBl. I 1998, 164 ff.

78 So etwa *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 ff.; SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 55.

79 Dazu *Andreae* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (303); *Bönke*, NZV 1998, S. 129 (131); *Böse*, StV 1998, S. 509 (514); *Janker*, in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (216); *Schäfer*, NZV 1999, S. 190 (191); *Schulz*, NJW 1998, S. 1440 (1443/44); SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 55.

80 In diesem Sinne *Böse,* StV 1998, S. 509 (514); *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 (429); *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 152.

81 Ausführlich zu den Rechtsfolgen des § 142 Abs. 4 StGB *Andreae* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (303); *Bücken,* 41. DVGT 2003, S. 183; *Janker* in: *Himmelreich* Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (214 ff.); *Schäfer*, NZV 1999, S. 190.

82 Denn dafür genügt die rechtskräftige Entscheidung eines Strafgerichts, die einen bloßen Schuldspruch enthält. Dazu *Andreae* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (301); *Bücken,* 41. DVGT 2003, S. 183; *Grohmann*, DAR 1998, S 487 (489); *Janker*, in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (217/218); SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 55.

83 Etwa *Berz,* DAR 1986, S. 251 (255); *Bücken,* 41. DVGT 2003, S. 183 (184(185); *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 (1442); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz, S. 158/159.

84 Vgl. OLG Brandenburg, NJOZ 2005, S. 151 (153)

Wobei die Höhe des Sachschadens keine Rolle für die Aufklärungspflichtverletzung des Versicherungsnehmers spielt.[85]

Nicht verständlich ist auch, warum der Gesetzgeber im Rahmen der „Tätigen Reue“ im Hinblick auf den Zeitpunkt der nachträglichen Meldung, hinsichtlich Schadensumfangs sowie Unfallort die Voraussetzungen derart einschränkte. Die Einengung der Voraussetzung führt dazu, dass viele Tätern gar nicht in den Genuss der „Tätigen Reue“ gelangen können, weil beispielsweise der Schaden deutlich über 1300 € liegt.[86] Auch sind durch die Voraussetzungen erhebliche Rechtsunsicherheiten geschaffen worden:[87] Wie kann der rücktrittsbereite Täter mit hinreichender Sicherheit wissen, ob ein „nicht bedeutender Sachschaden“ vorliegt?[88] Handelt der Täter noch freiwillig, sofern er seine Beteiligung an dem Verkehrsunfall zwar innerhalb der 24 Stunden-Frist, jedoch gegenüber einer Ermittlungsperson einräumt, die an den Täter herangetreten ist?[89] Auch erscheint die Beschränkung auf einen Unfall „außerhalb des fließenden Verkehrs“ bedenklich, als der Geschädigte ein Interesse an der Sicherung seiner Schadensersatzansprüche unabhängig davon hat, ob der Schaden außerhalb des fließenden Verkehrs entstanden ist.[90]

Vor allem die unterschiedliche Behandlung von Personenschäden und Sachschäden ist nicht nachvollziehbar: Zum einen sollte die Rückkehr des „Unfallflüchtigen“ immer „einer Belohnung würdig“[91] sein. Zum anderen besteht doch insbesondere bei Personenschäden ein integrales Interesse des Verletzten an der Beweissicherung, die ihm zur Geltendmachung seiner Ersatzansprüche (z.B. Schmerzensgeld, Heilungskosten) verhelfen soll. Dies wird gerade in solchen Fällen deutlich, bei denen aufgrund besonders schwerer Verletzungen der Schmerzensgeldanspruch für den Geschädigten von existenzieller Bedeutung ist.[92] Die bestehenden Auslegungs- und Anwendungsschwierigkeiten zeigen,[93] dass der

---

85 Wiederum OLG Brandenburg, NJOZ 2005, S. 151 (153).

86 Für einen „nicht bedeutender Sachschaden“ wird die Grenze bei etwa 1300 € gezogen. Die Regelung knüpft an § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB: dazu *Bönke*, NZV 1998, S. 129/130; *Janker,* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (217); *Sander/Hohmann*, NStZ 1998, S. 278/279; *Schäfer,* NZV 1999, S. 189 (190)*;* SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 56; *Tröndle/Fischer,* § 142 Rdnr. 53, § 69 Rdnr. 13.

87 Vgl. *Berz*, DAR 1986, S. 251 (254); *Park,* DAR 1993, S. 246 (250); *Schulz*, NJW 1998, S. 1440 (1443).

88 Näher *Janker*, in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (216); *Schäfer*, NZV 1999, S. 191.

89 Dazu *Andreae* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (299); *Park*, DAR 1993, S. 246 (250); *Scholz*, ZRP 1987, S. 7 (9); *Schulz*, NJW 1998, S. (1440) 1443.

90 Explizit *Schulz*, NJW 1998, S. 1440 (1443).

91 *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (152).

92 Treffend *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (152); in diesem Sinne auch *Berz*, DAR 1986, S. 251 (254); *Park*, DAR 1993, S. 246 (250); *Schulz*, NJW 1998, S. 1440 ff.; SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 55.

93 Ausführlich zu dieser Problematik *Andreae* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (299); *Bönke* NZV 1998, S. 129 (130); *Hentschel* NJW 1999, S. 686 (688), *ders.,* Straßenverkehrs-

Gesetzgeber die tatbestandlichen Voraussetzungen derart eingeengt hat, dass der Schutzzweck des § 142 StGB konterkariert wird.[94] Die als „goldene Brücke" vorgesehene „Tätige Reue" ist zu einem „schwankenden Steg"[95] geworden.

Vor diesem Hintergrund lässt sich feststellen, dass die Frage nach dem „Ob" einer Reform positiv zu beantworten ist. Erheblich schwieriger sieht es hingegen mit der Frage nach dem „Wie" aus, also der praktischen Ausgestaltung im einzelnen. Dazu gehört der geltende Unfallfluchtparagraph gar im grundsätzlichen auf den Prüfstand gestellt (*Hauptteil*). Im Sinne einer Grundlegung sind *im ersten Kapitel* die historischen Wurzeln der Verkehrsunfallflucht aufzuarbeiten (*1. Abschnitt*). Sodann bedarf es einer Auseinandersetzung mit dem Schutzzweck des Tatbestandes (*2. Abschnitt*), um schließlich die Frage nach der Verfassungsmäßigkeit der Vorschrift im Hinblick auf das Prnzip des „nemo tenetur se ipsum accusare" zu klären (*3. Abschnitt*), wobei an dieser Stelle eine Einordnung der in § 142 StGB normierten Pflichten vorzunehmen ist. Von besonderem Interesse ist darüber hinaus die *im zweiten Kapitel* vorzunehmende Darstellung der der seit Jahren kontrovers diskutierten Reformvorschläge (*1. Abschnitt)*, der kriminologischen Aspekte (*2. Abschnitt*) und ein rechtsvergleichender Blick ins europäische Ausland (*3. Abschnitt*). Vor diesem Hintergrund gilt es *im dritten Kapitel* die vom Gesetzgeber mit dem 6. Strafrechtsreformgesetz in Abs. 4 des § 142 StGB eingefügten „Tätigen Reue" hinsichtlich der zu erfüllenden Anwendungsvoraussetzungen und Rechtsfolge näher zu betrachten (*1. Abschnitt*); um sodann die Praktibilität und Effizienz der „Tätigen Reue" im Wege einer eigenen Studie und Auswertung zu prüfen (*2. Abschnitt*). Sämtliche Aspekte führen dann zu eigenen Vorschlägen hinsichtlich Rahmenbedingungen und Möglichkeiten einer Reform der Vorschrift des § 142 StGB (*3. Abschnitt*). Im Anschluss daran lassen sich die konkreten Schlussfolgerungen im Einzelnen vorstellen (*Schluss*).

recht, § 142 StGB, Rdnr. 69; *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227 c*; Janker,* in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (215); *Leipold*, Die Reform der Verkehrsunfallflucht, S. 205 (215); SK-Rudolphi, § 142 Rdnr. 56; (17); *Tröndle/Fischer,* § 142 Rdnr. 53.

94 Hierzu *Park,* DAR 1993, S. 246 (250); *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 (1443).

95 So *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (10).

Hauptteil: Auf dem Weg zu einer Entkriminalisierung der Verkehrsunfallflucht

1. Kapitel: Historie der Vorschrift

1. Abschnitt: Gesetzliche Regelungen der Unfallflucht

Vor dem Hintergrund der eingangs schon erwähnten zahlreichen Reformbestrebungen in der 90jährigen Geschichte des Unfallfluchtparagraphen sowie im Lichte der gegenwärtigen Reformdiskussion stellt sich die Frage, welchen Sinn es hat, einen Blick in die „Vergangenheit" zu werfen. Erscheint doch allein der gegenwärtige Rechtszustand maßgebend, um eine Verbesserung in der Zukunft zu erzielen. Aber nur ein *Rückblick in die Vergangenheit* zeigt, wie sich in der Gegenwart oder Zukunft eine Verbesserung des Rechtszustandes verwirklichen lässt. Offenbart doch erst die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte des Unfallfluchtparagra-

phen, welche Intentionen in den Tatbeständen enthalten sind. So kann das Wissen um die historischen Entwicklungsgründe und Richtschnüre helfen, den Entwurf eines zukünftigen Unfallfluchtparagraphen insoweit zu verwirklichen, als in der Vergangenheit bereits bewährte Elemente weiterhin Berücksichtigung finden, funktionsuntüchtige Ansätze hingegen nicht mehr aufgegriffen werden.

A. Gesetzliche Regelungen bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges (1945)

I. Das Haltegebot nach § 18 Abs. 7 der Bundesratsgrundzüge

Das seit dem 1.1.1872 im gesamten Deutschen Reich geltende Strafgesetzbuch kannte naturgemäß noch keinen Tatbestand, der die Verkehrsunfallflucht sanktionierte, wurde doch erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts das Automobil erfunden.[96] Stellte die Entwicklung des Straßenverkehrsrechts zunächst nur ein technisches Problem im Sinne der Erstellung eines funktionsfähigen Fortbewegungsmittels dar, so sah sich der Gesetzgeber bald mit den Gefahren des Automobils konfrontiert.[97] Infolgedessen reichen die Reglementierungsversuche des Gesetzgebers, „das Verwaltungsunrecht von strafwürdigen Rechtsgutsverletzungen abzugrenzen“[98], weit zurück. Die ersten gesetzlichen Regelungen, die eine gewisse Ähnlichkeit mit der Vorschrift des § 142 StGB aufweisen, lassen sich bereits aus der Zeit Anfang des 20. Jahrhunderts nachweisen.[99]

Zunächst wurden zur Regelung des Verkehrs notgedrungen die örtlichen Polizeiverordnungen für den herkömmlichen Kutschenverkehr herangezogen.[100] Aufgrund des sich immer mehr ausweitenden automobilen Verkehrsmittels, bedurfte es jedoch bald einer überörtlichen Regelung.[101] Problematisch bei der Schaffung einer überörtlichen Regelung war, dass der Reichsgesetzgeber zwar die Gesetzgebungskompetenz für den Bereich des Strafrechts gem. Art. 4 Ziff. 13 der Reichsverfassung von 1871 besaß, aber es fehlte an der Kompetenz auf dem Gebiet des Kraftfahrzeugverkehrs, zu dem nach damaliger Auffassung auch das Haltegebot

---

[96] Geburtsstunde des bekannten Ottomotor war am 09. Mai 1876 vgl. *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 27; *Nehm,* DAR 1996, S. 432.

[97] Näher *Friemel,* Die Verkehrsunfallflucht als Unterlassungsdelikt, S. 1; *Nehm,* DAR 1996, S. 432.

[98] *Nehm,* DAR 1996, S. 432 (434).

[99] Hierzu *van Bühren*, MDR 2000, S. 265 (267); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 27; *Nehm*, DAR 1996, S. 432 (433); *Pieper,* Die Flucht nach einem Verkehrsunfallflucht, S. 4.

[100] Vgl. RGZ 76, 15, 18; RGZ 82, 112 ff.; *Nehm*, DAR 1996, S. 432 (433).

[101] Dazu näher *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 7.

nach Verkehrsunfällen zählte.[102] Infolgedessen befasste sich bereits im Jahre 1906 der damalige Bundesrat in seinen „Grundzügen betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ mit dem Fall des „Zusammenstoßes mit Personen und Sachen“ und entwarf hierfür den Vorschlag einer gesetzlichen Regelung.[103] § 18 Abs. 7 der Bundesratsgrundzüge bürdete dem Führer des Kraftfahrzeuges eine Anhalte- und Hilfspflicht auf:[104]

> *„Im Falle eines Zusammenstoßes des Kraftfahrzeuges mit Personen oder Sachen hat der Führer sofort zu halten und die nach den Umständen gebotene Hilfe zu leisten.“*

Dem Fahrzeugführer wurde eine Anhalte- und eine Hilfspflicht auferlegt, deren Zuwiderhandlung gemäß § 366 Ziff. 10 RStGB mit Geldstrafe bis zu 60,- Mark oder Haft bis zu 14 Tagen geahndet wurde.[105] Die Bundesstaaten folgten einheitlich der Empfehlung des Bundesrates und nahmen entsprechende Regelungen in ihren Landespolizeiverordnungen auf.[106]

II. Das Fluchtverbot nach § 22 Kraftfahrzeuggesetz

Im Jahre 1909, nachdem das Reich über Art. 78 der Reichsverfassung die Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs an sich gezogen hatte, erzielten die Bemühungen, zu einer reichseinheitlichen Regelung zu gelangen, konkreten Erfolg.[107] Der Gesetzgeber sah sich, trotz der eingeführten Kennzeichnungspflicht, aufgrund der immer größeren Bedeutung der Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr gezwungen, ein neues Gesetz zu verabschieden.[108] In diesem Zusammenhang legte der Bundesrat der Reichsregierung am 24.10.1908 den Entwurf eines neuen Kraftfahrzeuggesetzes vor, der Regelungen über Haftpflichtfragen, die Fahrerlaubnis sowie eine

---

102 So etwa *Friemel,* Die Verkehrsunfallflucht als Unterlassungsdelikt, S. 1; *Pieper*, Die Flucht nach einem Verkehrsunfallflucht, S. 4.

103 Siehe *Nehm*, DAR 1996, S. 432 (433); *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 4/5.

104 Abgedruckt in: Deutscher Rechtsanzeiger vom 28.05.1906, Nr. 124; *Nehm*, DAR 1996, S. 432 (433); *Pieper*, Die Flucht nach einem Verkehrsunfallflucht, S. 4.

105 Hierzu *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Vorbem. I, S. 1; *Dünnebier,* GA 1957, 33 m.w.N.; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 28; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 13.

106 Dazu *Küper,* Die Flucht nach einem Verkehrsunfall, S. 2; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 13; *Schüler*, Die strafrechtliche Beurteilung der Flucht, S. 9 m.w.N.

107 Ausführlich *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 71; *Leipold*, Die Verkehrsunfallflucht, S. 28; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 14; *Pieper*, Die Flucht nach einem Verkehrsunfallflucht, S. 6.

108 Ausführlich *Brock,* Der objektive Tatbestand des § 142 StGB, S. 19 ff.; *Schünemann,* DAR 2003 S. 207 (208).

Strafbestimmung enthielt.[109] Eine den Bundesratsgrundzügen vergleichbaren Regelung einer Haltepflicht sah der Entwurf nicht mehr vor, da man diese offensichtlich nach Einführung der Kennzeichnungspflicht für Kraftfahrzeuge für überflüssig hielt.[110] Der Bundesrat verwarf jedoch den Entwurf in punkto Haltepflicht und gestaltete die Vorschrift entgegen § 18 Abs. 7 der Bundesratsgrundzüge als Strafbestimmung in § 19 der Bundesratsgrundzüge.[111] Die Vorschrift enthielt weiterhin eine Anhaltepflicht nach einem Unfall und sah von der Statuierung einer Hilfeleistungspflicht ab, dafür wurde der Strafrahmen auf bis zu 300 Reichsmark oder Gefängnisstrafe bis zu zwei Monaten erweitert:[112]

„Der Führer eines Kraftfahrzeuges, der im Falle eines Zusammenstoßes seines Fahrzeuges mit Personen oder Sachen nicht sofort hält, wird mit Geldstrafe bis zu 300,- Mark oder mit Gefängnis bis zu zwei Monaten bestraft.“

In der Begründung zum Regierungsentwurf[113] wurde als Grund für die Bestrafung die verwerfliche Gesinnung genannt, die sich in der rücksichtslosen Fortsetzung der Fahrt offenbarte, sowie das Interesse der Allgemeinheit an der Feststellung des Kraftfahrzeuges, seines Führers und Halters.[114] Anhand dieser Änderung wandelte der Reichstag das Haltegebot in ein Fluchtverbot.[115] Der vom Reichstag übernommene § 19 der Bundesratsgrundzüge wurde unverändert als § 22 in das Kraftfahrzeuggesetz vom 3.5.1909 aufgenommen und trat am 1.4.1910 in Kraft:[116]

„(1) Der Führer eines Kraftfahrzeuges, der nach einem Unfalle (§ 7) es unternimmt, sich der Feststellung des Fahrzeugs und seiner Person durch die Flucht zu entziehen, wird mit Geldstrafe bis zu 300,- Mark oder mit Gefängnis bis zu zwei Monaten bestraft. Er bleibt straflos, wenn er spätestens am nachfolgenden Tage nach dem Unfall Anzeige bei einer inländischen Polizeibehörde erstattet und die Feststellung des Fahrzeugs und seiner Person bewirkt.

(2) Verlässt der Führer des Kraftfahrzeugs eine bei dem Unfalle verletzte Person vorsätzlich in hilfloser Lage, so wird er mit Gefängnis bis zu sechs Monaten bestraft. Sind mildernde Umstände vorhanden, so kann auf Geldstrafe bis zu 300 Mark erkannt werden.“

---

109 Vgl. BR-Drucksache 1908, Nr. 62.

110 So etwa *Hallbauer,* Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, S. 83.

111 Hierzu *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Vorbem. I , S. 1; *Dünnebier,* GA 1957, S. 33; *Hallbauer,* Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, S. 83; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 14/15.

112 Hierzu *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 71.

113 Abgedruckt bei *Hallbauer,* Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, S. 83.

114 Wiederum *Hallbauer,* Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, S. 102; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 14.

115 Dazu *Dünnebier,* GA 1957, S. 33 (34/35).

116 Vgl. RGBl. 1909, S. 437; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 14/15.

Der Normzweck des § 22 KFG bestand nicht darin, ein abstrakt ordnungswidriges Verhalten zu verhindern, sondern einen konkreten Erfolg, nämlich die Vollstreckungsvereitelung zur Sicherung der Haftpflichtansprüche.[117] Offensichtlich diente die Bestimmung als Ausgleich für die Betriebsgefahr[118] des Kraftfahrzeugs.[119] Fest steht, dass die Unfallflucht erstmals in § 22 KFG einer umfassenden strafrechtlichen Sanktion unterworfen wurde. Ein einheitlicher Normzweck wurde jedoch nicht festgelegt, es kamen mehrere Alternativen in Betracht wie die Sicherung der Haftpflichtansprüche, Bestrafung der schlechten Gesinnung oder der Interessen der Allgemeinheit an der Feststellung des Fahrzeugs, Fahrers und Halter.[120] Infolgedessen blieb die Frage nach dem geschützten Rechtsgut weitgehend ungeklärt.[121] Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass zu jener Zeit die Bedeutung des Rechtsgüterschutzes noch nicht in das Bewusstsein des Gesetzgebers getreten war.[122]

III. Die Neufassung durch den nationalsozialistischen Gesetzgeber - § 139a RStGB

In den darauf folgenden Jahren wurde die Vorschrift mehrfach geändert, unterlag aber bis 1940 nur vergleichsweise geringfügigen Änderungen.[123] Eine auffällige Neugestaltung erfuhr der Tatbestand der Unfallflucht jedoch erst durch den nationalsozialistischen Gesetzgeber. Dieser verstand die Unfallflucht als schwerwiegenden Pflichtverstoß gegenüber der Volksgemeinschaft, wie sich deutlich aus den „Gedanken zum Strafrecht" des damaligen Staatssekretärs im Reichsjustizministe-

[117] So *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 23 ff.; *Leipold*, Die Verkehrsunfallflucht, S. 29; *Schünemann,* DAR 2003, S. 207 (208).

[118] Bei unklarer Sachlage kann ein Halter unabhängig von der Schuldfrage zur Zahlungen auf Grund der Betriebsgefahr seines Fahrzeuges herangezogen werden. Besonders bei Unfällen mit Kindern oder älteren Menschen kann es zu Zahlungen auf Grund der Betriebsgefahr kommen. Dies gilt auch, wenn ein Kind oder älterer Bürger den Unfall selbst verursacht hat. Diese Betriebsgefahr führt dann zu einer "Mithaftung" von 25-30 %.

[119] Überzeugend *Leipold*, Die Verkehrsunfallflucht, S. 29.

[120] Dazu näher *Hallbauer,* Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, S. 102, *Dünnebier*, GA 1957, S. 33 (34).

[121] Ausführlich *Arbab-Zadeh,* NJW1965, S. 1049; *Dünnebier*, GA 1957, S. 33 (35); *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 16 m.w.N.

[122] Einen umfassenden Überblick zur geschichtlichen Entwicklung des Rechtsgutbegriffs gibt *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 22 ff.

[123] Vor allem wurde der personelle Anwendungsbereich auf Kleinkrafträder ausgeweitet und der Strafrahmen erhöht, im einzelnen *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 15.

rium *Freisler*[124] offenbart.[125] Da dem nationalsozialistischen Gesetzgeber eine Novellierung des § 22 KFG nicht genügte, um sein nationalsozialistisches Ideengut auszubreiten, griff er die bisherigen Bestrebungen nach einer extensiven Regelung des Fluchtverbots auf und fügte mit der „Verordnung zur Änderung der Strafvorschriften über fahrlässige Tötung, Körperverletzung und Flucht bei Verkehrsunfällen“ vom 2.4.1940[126] die Verkehrsunfallflucht als § 139a RStGB in das Reichsstrafgesetzbuch ein:

> „(1) Wer sich nach einem Verkehrsunfall der Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs oder der Art seiner Beteiligung an dem Unfall vorsätzlich durch Flucht entzieht, obwohl nach den Umständen in Frage kommt, dass sein Verhalten zur Verursachung seines Unfalls beigetragen hat, wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren oder mit Haft und mit Geldstrafe oder mit einer dieser Strafen bestraft.
>
> (2) Der Versuch ist strafbar.
>
> (3) In besonders schweren Fällen ist die Strafe Gefängnis nicht unter sechs Monaten oder Zuchthaus.“

Signifikante Veränderungen waren die Übernahme der Vorschrift vom Nebenstrafrecht in das allgemeine Strafrecht durch die Eingliederung ins Reichsstrafgesetzbuch.[127] Es erfolgte eine Ausdehnung des personellen Anwendungsbereichs auf alle Verkehrsteilnehmer sowie eine Erweiterung der Feststellungsduldungspflicht auch bezogen auf die Art der Beteiligung. Zugleich ist der Anwendungsbereich der Vorschrift um die Versuchsstrafbarkeit erweitert worden.[128] Diese Änderungen beruhten nicht nur auf dem typischen nationalsozialistischen Ideengut, sondern waren Ausfluss früherer Anstöße aus Literatur, Rechtsprechung sowie verkehrsrechtlicher Bedürfnisse.[129] Weiterhin wurde das Privileg der Straflosigkeit

---

[124] In: Deutsche Justiz 1940, S. 525, 527; *Freisler* war einer der einflussreichsten Ideologen des Dritten Reiches. Von 1942-45 war er Präsident des Volksgerichtshofes und wurde während dieser Zeit zur Personifikation des nationalsozialistischen Justizterrors.

[125] Dazu *Freisler,* Gedanken zur Strafrechtserneuerung in Nationalsozialistisches Strafrecht, S. 6 ff.; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 17.

[126] Vgl. RGBl.1940, Teil I, S. 606.

[127] Nur durch die Übernahme in das Allgemeine Strafrecht konnte der Täterkreis auf alle Verkehrsteilnehmer ausgeweitet werden, vgl. *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 18.

[128] Ausführlich *Dietrich*, § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 73; *Lackner,* DAR 1972, S. 283 (284); *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 17 *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 10.

[129] Die Erweiterung der Feststellungsduldungspflicht und der Wegfall der Strafbefreiungsmöglichkeit dienten der lang geforderten Erfassung von Trunkenheitstätern und der Beseitigung von Verzögerungen bei Blutentnahmen, siehe *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 17/18 m.w.N.; *Schünemann,* DAR 2003 S. 207 (208/209).

im Falle der nachträglichen Meldung ersatzlos entfernt, um Blutalkoholuntersuchungen zu ermöglichen.[130] Nicht nur die Entfernung der „Tätigen Reue“, sondern auch die drastische Erhöhung des Strafrahmens ist vorwiegend Ausdruck „nationalsozialistischen Gedankenguts.[131] Auffällig ist hierbei der Umstand, dass der eher zurückhaltenden Veränderung der Versuch gegenüberstand, der Vorschrift insgesamt eine nationalsozialistische Prägung zu verleihen.[132] Während der Gesetzestext und die amtliche Begründung sich zu der eigentlichen Stoßrichtung der Rechtsänderung ausschwiegen, instruierte *Freisler*[133] die Gerichte, auf die „Feigheit und Gemeinheit“, die in der Verkehrsflucht zum Ausdruck käme, mit der ganzen Schwere des neuen Strafrahmens zu antworten. So sei das Unrecht nicht der Verkehrsverstoß selbst, sondern die Fahrerflucht, die einen schweren Verstoß gegen die allgemeine Pflicht zur Mitarbeit an der Aufrechterhaltung der Gesellschaftsordnung darstelle.[134]

Die Anweisung lässt sich vor dem damaligen nationalsozialistischen Leitbild verstehen, das darauf zielte, den Bestand der Volksgemeinschaft zu sichern. Ein Verstoß gegen die Gemeinschaftspflicht wurde als Gefahr für die Existenz dieser Gemeinschaft und der jeweiligen Sittenordnung betrachtet.[135] So fand der Schutz des Individuums aus sich heraus nach der verkrampften nationalsozialistischen Ideologie, wenn überhaupt, nur eine höchst untergeordnete Rolle, was dazu führte, dass sich ein deliktsbezogener Rechtsgüterschutz in dieser Zeit nicht entwickeln konnte.[136] Vielmehr verlagerte sich der Schwerpunkt des Rechtsgutsbegriffs von der Definition des Verbrechens als Rechtsgutsverletzung zu einer Pflichtverletzung unter starker Berücksichtigung von Pflicht- und Gesinnungsmerkmalen.[137]

---

[130] Vgl. die amtliche Begründung in Deutsche Justiz 1940, S. 532 ff.

[131] Siehe die amtliche Begründung in Deutsche Justiz 1940, S. 508/509; *Brock,* Der objektive Tatbestand des § 142 StGB, S. 49; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 15; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 10.

[132] So auch *Brock,* Der objektive Tatbestand des § 142 StGB, S. 54; *Dünnebier*, GA 1957, S. 33 (37/38); *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 29; *Krumme,* DAR 1968, S. 234; *Lackner,* DAR 1972, S. 283, 284; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 30.

[133] In: Deutsche Justiz 1940, S. 525 (527 ff.).

[134] So etwa *Krumme,* DAR 1968, S. 234; *Lackner,* DAR 1972, S. 283 (284); *Janiszewski*, Verkehrsstrafrecht, § 142 Rdnr. 468.

[135] Ausführlich *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 30; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 30/31.

[136] Näher *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 30; *Lackner,* DAR 1972, S. 283; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 18; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 24/25.

[137] Dazu *Jescheck/Weigend,* Strafrecht AT, S. 206; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 24/25.

B. Reformen nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges

I. Umbenennung des § 139a RStGB in § 142 StGB

Entgegen der vorherrschenden Erwartung erfolgte nach dem Ende des nationalsozialistischem Regimes keine Rückwende zu einem „liberalen Straftatbestand des § 22 KFG“[138], stattdessen blieb die Vorschrift 30 Jahre unverändert. Nachdem im Jahre 1953 der Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, gemäß § 139a StGB ohne inhaltliche Änderungen durch das 3. Strafänderungsgesetz[139] in § 142 StGB umbenannt wurde, blieb diese Norm bis 1975 geltendes Recht.[140] Es erfolgte eine Einordnung im Abschnitt „Straftaten gegen die öffentliche Ordnung“.[141] Außer der numerisch abweichenden Einordnung in das Strafgesetzbuch brachte die Änderung jedoch keine inhaltliche Neuerung. Gleichwohl entbrannten zu dieser Zeit in der Wissenschaft heftige Diskussionen um im wesentlichen zwei Fragekreise, die die Rechtsentwicklung des Unfallfluchtparagraphen bestimmten. Dies waren:

- das von § 142 StGB geschützte Rechtsgut sowie
- das Verbot des Selbstbelastungszwangs.[142]

II. Reformentwicklung im Jahre 1975

Bedeutsame Reformbemühungen waren seit dem Zweiten Weltkrieg durch den besonders in den fünfziger Jahren einhergehenden Anstieg des Verkehrs, durch verkehrsrechtliche Verfehlungen und eine Verkomplizierung der Verkehrsverhältnisse geprägt.[143] Die Auslegung und Anwendung des § 142 StGB bereitete der Rechtsprechung immer größere Schwierigkeiten.[144] Erwies sich doch der seit 1940 unveränderte § 142 StGB als zu unbestimmt sowie unpraktikabel.[145] Nicht nur die

---

138 *Schünemann,* DAR 2003 S. 207 (209).

139 Vgl. Art. 2 Ziffer 24 des 3.Strafänderungsgesetz vom 04.08.1953 (BGBl. I S. 735).

140 Eine Änderung erfolgte erst durch mit dem 13. Strafänderungsgesetz vom 13.6.1975 (BGBl. I, 1349), welches am 21.6.1975 in Kraft trat.

141 Dazu *Janiszewski*, Verkehrsstrafrecht, § 142 Rdnr. 468.

142 Vgl. *Bockelmann,* DAR 1964, S. 288 ff.; *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 76/77; *Erdsiek,* NJW 1963, S. 632 (633 ff.); *Lackner,* DAR 1958, S. 286 ff.; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 33; *Münch*, DAR 1957, 205 (206/207).

143 Explizit *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier,* Verkehrsunfallflucht, S. 25.

144 So etwa *Janiszewski*, Verkehrsstrafrecht, § 142 Rdnr. 469; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 34/35; *Leipold,* Die Reform der Verkehrsunfallflucht, in Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV, S. 206.

145 Aufschlussreich *Dünnebier*, GA 1957, S. 33 (39/40); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 15.

Auslegung und Anwendung der Tatbestandsvoraussetzungen wie jene der Wartepflicht, der eventuellen Rückkehrpflicht, der Umfang der Feststellungspflichten stellte die Rechtsprechung vor gar unüberwindbare Hindernisse, sondern auch die Beweiswürdigung.[146] Vor diesem Hintergrund wurde Mitte der fünfziger Jahre der Ruf nach einer Reformierung des Unfallfluchttatbestandes erneut laut.[147] So beschäftigte sich im Rahmen der durch das Bundesministerium in Angriff genommenen Strafrechtsreform die III. Unterkommission[148] 1956/57 sowie in den Jahren 1958-1959 die Große Strafrechtskommission[149] mit verschiedenen Reformvorschlägen zu einer Neugestaltung des Strafgesetzbuches.[150] Geplant waren eine grundlegende Neugestaltung des Allgemeinen und Besonderen Teils des Strafgesetzbuches, also auch die Verkehrsunfallflucht,[151] was dazu führte, dass sich das „*Reformkarussell*“[152] wieder zu drehen begann.

1. § 347 (E 1960)

Erst im Jahre 1960 stellte die Große Strafrechtskommission nach Vorarbeit der Unterkommissionen in den Jahren 1956/57 den ersten Gesamtentwurf mit Begründung vor, den sog. E 1960. Dieser wurde nach Vorlage durch das Bundesjustizministerium von der Bundesregierung am 08.09.1960 beschlossen. Darin fand sich zur Verkehrsunfallflucht die Regelung:[153]

§ 347 (E 1960) – Verkehrsflucht –

„(1) Ein Unfallbeteiligter, der sich nach einem Verkehrsunfall vom Unfallort entfernt, bevor er

1. zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit ermöglicht hat oder
2. eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne dass jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen,

---

[146] Ausführlich zu den Problemen, vgl. *Dünnebier*, GA 1957, S. 33 (39/40); *Händel,* DAR 1973, S. 60 (61); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 35.

[147] Im Jahre 1953 nahm das Bundesjustizministerium die Strafrechtsreform in Angriff, vgl. Materialen zur Strafrechtsreform Band 1, Bonn 1954 sowie Band 2, Bonn 1955.

[148] Vgl. die Niederschriften über die Sitzungen der Unterkommission der Großen Strafrechtkommission (UK Band III S. 78 ff.; 85 ff.; 90 ff.).

[149] Siehe die Sitzungsniederschriften der Großen Strafrechtskommission N Band IX S. 345 ff., 441 ff.; N Band XIII, S. 469 ff.

[150] Ausführlich *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 24; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 15.

[151] Siehe *Lackner*, DAR 1972, S. 283 ff.

[152] *Lackner*, DAR 1972, S. 283.

[153] Im einzelnen dazu *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 25 m.w.N.

wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren, mit Strafhaft oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Ebenso wird ein Unfallbeteiligter bestraft, der nicht unverzüglich, nachdem er sich

1. unter Voraussetzungen des Absatzes 1 Nr. 2 oder
2. berechtigt oder entschuldigt

vom Unfallort entfernt hat, die Feststellungen nachträglich ermöglicht.

(3) Hat sich der Täter in den Fällen des Absatzes 1 zur Wahrnehmung eines für ihn wichtigen schutzwürdigen Interesses vom Unfallort entfernt und unverzüglich die Feststellungen nachträglich ermöglicht, so kann das Gericht von Strafe absehen.

(4) Der Verpflichtung, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, genügt der Unfallbeteiligte, wenn er den Berechtigten oder der nächsten Polizeidienststelle mitteilt, dass er an dem Unfall beteiligt gewesen ist, und wenn er seinen Namen, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs angibt, es sei denn, dass er durch sein Verhalten die Feststellungen absichtlich vereitelt..

(5) Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.“

Der dem § 142 StGB anhaftende Makel der Knappheit in der Formulierung war mit diesem Vorschlag nur allzu drastisch beseitigt worden.[154] Angelehnt an den von der Rechtsprechung erarbeiteten Ergebnissen zur Behebung der im § 142 StGB bestehenden Unsicherheiten, wurde der Tatbestand völlig neu gefasst:[155] Es wurde nicht nur die Feststellungspflicht am Unfallort zugunsten privater Beweissicherungsinteressen hervorgehoben, sondern auch eine *nachträgliche* Feststellungspflicht bei gerechtfertigtem, entschuldigtem oder sonst berechtigtem Entfernen sowie eine Wartepflicht für die Unfallbeteiligten eingefügt.[156]

Hintergrund für diese Entwicklung war, dass die Frage nach dem geschützten Rechtsgut Mitte der fünfziger Jahre nahezu einhellig geklärt wurde: Schutzziel des Unfallfluchtparagraphen ist die Sicherung privatrechtlicher Feststellungs- und Beweissicherungsinteressen.[157] Damit wurde die öffentlich-rechtliche Auffassung, dass das Aufklärungsinteresse des Staates Schutzgut sei,[158] verdrängt.[159] Eine e-

---

[154] So auch *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 36.

[155] Abgedruckt bei *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 24; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 15.

[156] Vgl. Begründung zu § 347 im E 1960, S. 491; *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 17.

[157] Vgl. Begründung zu § 347 E 1960, S. 492; E 1962 S. 530; BT-Drucksache 7/2434 S. 5; im einzelnen *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 19-23.

benso wichtige Streitfrage neben dem geschützten Rechtsgut war zur damaligen Zeit die mögliche Kollision der Vorschrift mit dem Verbot des Selbstbelastungszwangs des Täters.[160]

2. § 347 (E 1962)

Der E 1960 konnte nicht mehr rechtzeitig von der Großen Strafrechtskommission in der Legislaturperiode des 3. Bundestages vorgestellt werden.[161] Daher beschäftigte sich die im Juli 1959 gegründete Länderkommission für die Große Strafrechtsreform auf ihrer 7. Arbeitstagung 1960 eingehend mit § 347 E 1960 und legte diesen mit einigen Änderungsvorschlägen als E 1962 in der 4. und 5. Legislaturperiode dem Bundestag vor.[162]

§ 347 (E 1962) – Verkehrsflucht –

(1) Ein Unfallbeteiligter, der sich nach einem Verkehrsunfallflucht vom Unfallort entfernt, bevor er

1. zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit ermöglicht hat oder
2. eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne dass jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen,

wird mit Gefängnis bis zu zwei Jahren, mit Strafhaft oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Nach Absatz 1 wird auch ein Unfallbeteiligter bestraft, der nicht unverzüglich, nachdem er sich

1. unter Voraussetzungen des Absatzes 1 Nr. 2 oder
2. berechtigt oder entschuldigt

vom Unfallort entfernt hat, die Feststellungen nachträglich ermöglicht.

---

158 BGHSt 5, S. 124 ff., 128; OLG Oldenburg, VRS 9, S. 36/37; OLG Hamm, VRS 8, S. 5 ; OLG Köln, NJW 1951, S. 729; BGH VRS 8, S. 274/275; *Arbab-Zadeh,* NJW1965, S. 1049; *Arloth,* GA 1985, S. 493; *Erdsiek*, NJW 1963, S. 632 ff.; *Münch,* DAR 1957, S. 205 ff.; *Pieper*, Die Verkehrsunfallflucht, S. 18; *Schüler*, Die strafrechtliche Beurteilung der Flucht, S. 52.

159 Auf die Rechtsgutentwicklung wird später ausführlich Stellung genommen, vgl. I. Kap., 2. Abschnitt, A.

160 Zur Frage des Verbotes des Selbstbelastungszwangs des Täters erfolgen nachher noch detaillierte Ausführungen, 1. Kap., 3. Abschnitt.

161 Abgedruckt bei *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 25/26.

162 Siehe Niederschriften über die 7. Tagung der Länderkommission (24.-28.10.1960) in 7. LäK S. 92 ff. (98, 101, 105).

(4) Hat sich der Täter in den Fällen des Absatzes 1 zur Wahrnehmung eines für ihn wichtigen schutzwürdigen Interesses vom Unfallort entfernt, so kann das Gericht von Strafe absehen, wenn er am Unfallort seine Anschrift und das Kennzeichen seines Fahrzeuges angegeben und unverzüglich die übrigen Feststellungen nachträglich ermöglicht hat.

(5) Der Verpflichtung, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, genügt der Unfallbeteiligte, wenn er den Berechtigten (Absatz 1 Nr. 1) oder der nächsten Polizeidienststelle mitteilt, dass er an dem Unfall beteiligt gewesen ist, und wenn er seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs angibt und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung hält. Dies gilt nicht, wenn er durch sein Verhalten die Feststellungen absichtlich vereitelt.

(6) Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.“[163]

Im Gegensatz zu E 1960 wurde in § 347 E 1962 der Versuch in Absatz 2 unter Strafe gestellt.[164] Die Einfügung der Versuchsstrafbarkeit hing mit der Grundtendenz zusammen, die strafrechtliche Verteidigungslinie im Zweifelsfall gegenüber dem geltenden Recht möglichst einzuengen.[165] Begrüßenswert empfand man die Erweiterung des Pflichtenkatalogs im Rahmen der Meldepflicht in Absatz 4 und 5.[166] So wurde zuvor immer wieder beklagt, dass sich der Unfallbeteiligte straflos jeder Feststellung entziehen konnte, wenn zufällig Gründe vorlagen, die es ihm gestatteten sich vom Unfallort zu entfernen.[167] Dieser Entwurf wurde dann in erster Lesung vom Bundestag beraten und an den Rechtsausschuss weitergeleitet.[168]

3. Referentenentwurf 1972

Erst nach neun Jahren, nämlich im Jahre 1972, stellte das Bundesjustizministerium erneut den Entwurf einer Neufassung des § 142 StGB mit einigen wichtigen Änderungen der Fachpresse vor:[169]

---

163 Unterstrichen sind die Änderungen gegenüber dem E 1962.

164 Detailliert zur amtlichen Begründung des Entwurf E 1962 *Lackner*, DAR 1972, S. 283 (286 ff.).

165 Explizit *Lackner*, DAR 1972, S. 283 (290).

166 Siehe *Lackner*, DAR 1972, S. 283 (286 ff.).

167 Wiederum *Lackner*, DAR 1972, S. 283 (290).

168 Vgl. *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 18.

169 Näher *Beier*, DAR 1973, S. 85 ff.; *Händel,* DAR 1973, S. 60 (61/62)*;* abgedruckt bei *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 27.

§ 142 – Verkehrsunfallflucht –

„(1) Ein Unfallbeteiligter, der sich nach einem Verkehrsunfall im Straßenverkehr vom Unfallort entfernt, bevor er

1. zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit und <u>durch die Angabe, dass er an dem Unfall beteiligt ist,</u> ermöglicht hat

 oder

2. eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne dass jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen,

 wird mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Ebenso wird auch ein Unfallbeteiligter bestraft, der nicht unverzüglich, nachdem er sich

1. unter Voraussetzungen des Absatzes 1 Nr. 2

 oder

2. berechtigt oder entschuldigt

 vom Unfallort entfernt hat, die Feststellungen nachträglich ermöglicht.

(3) Hat sich der Täter in den Fällen des Absatzes 1 zur Wahrnehmung eines für ihn wichtigen schutzwürdigen Interesses vom Unfallort entfernt, so kann das Gericht von Strafe absehen, wenn er am Unfallort seine Anschrift und das Kennzeichen seines Fahrzeuges angegeben und unverzüglich die übrigen Feststellungen nachträglich ermöglicht hat.

(4) Der Verpflichtung, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, genügt der Unfallbeteiligte, wenn er den Berechtigten (Absatz 1 Nr. 1) oder der nächsten Polizeidienststelle mitteilt, dass er an dem Unfall beteiligt gewesen ist, und wenn er seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs angibt und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung hält. Dies gilt nicht, wenn er durch sein Verhalten die Feststellungen absichtlich vereitelt..

(5) Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.“

(6) <u>Die Tat wird nur auf Antrag verfolgt, wenn der Unfall lediglich Sachschaden oder eine leichte Körperverletzung (§§ 223, 230) zur Folge hatte, es sei denn, dass die Strafverfolgungsbehörde wegen des besonderen öffentlichen Interesses an der Strafverfolgung ein Einschreiten von Amts wegen für geboten erachtet.</u>“[170]

Der Entwurf lehnte sich weitgehend an die Fassung des § 347 E 1962 an. Neu waren der Wegfall der Versuchsstrafbarkeit sowie die Ausgestaltung als Antrags-

[170] Unterstrichen sind die Änderungen gegenüber dem E 1962.

delikt.[171] Die Abschaffung der Versuchsstrafbarkeit war unbedenklich, da man durch das Verbot des sich vom Unfallort zu entfernen die positive Pflicht normierte, an der Unfallstelle zu „verbleiben“.[172] Durch die Vorverlegung der Vollendung des Tatbestandes auf bloßes Entfernen vom Unfallort und die Einführung der Vorstellungspflicht bestand für eine Pönalisierung des Versuchs „kein ausreichendes kriminalpolitisches Bedürfnis“[173] mehr.[174] Die Ausgestaltung als Antragsdelikt in Abs. 6 des Entwurfes wurde damit begründet, dass entsprechend dem Schutzzweck des Unfallfluchtparagraphen – der Sicherung der zivilrechtlichen Ansprüche der Geschädigten – es dem Geschädigten überlassen sein soll, ein Strafverfahren in Gang zu setzen.[175] Neu war in dem Entwurf auch die Erweiterung der Feststellungspflicht nach Abs. 1 Nr. 1 um eine sog. *Vorstellungspflicht*: Der Unfallbeteiligte wurde nunmehr verpflichtet anzugeben, dass er an dem Unfall beteiligt ist. So sollte verhindert werden, dass sich Unfallbeteiligte wie bloße „Zuschauer“ verhalten und es dem Zufall überlassen, ob man sie erkennt.[176]

4. *Entwurf des 14. Strafrechtsänderungsgesetzes*

Nach weiterer Überarbeitung des Referentenentwurfs 1972 wurde dieser am 10.05.1974 als Entwurf eines 14. Strafrechtsänderungsgesetzes dem Bundesrat zugeleitet,[177] der dem Entwurf am 21.06.1974 im wesentlichem zustimmte.[178] Nach der 1. Lesung im Bundestag am 11.10.1974 und anschließender Beratung im mitberatenden Verkehrsauschuss des Bundestages am 16.10.1974 beschäftigte sich der Sonderausschuss für die Strafrechtsreform in seiner 47. und 51. Sitzung[179] mit dem Gesetzesentwurf.[180] Nach Überarbeitung stellte dieser folgenden Entwurf vor:[181]

---

[171] Dazu *Beier,* DAR 1973 S. 85 (86); *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 27, *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 18.

[172] So etwa *Beier,* DAR 1973 S. 85 (89); *Lackner*, DAR 1972, S. 283 (290).

[173] *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 175.

[174] Dazu *Bürgel,* MDR 1976, S. 353 (354); *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 61.

[175] So etwa *Beier,* DAR 1973 S. 85 (89).

[176] Zur Vorstellungspflicht *Beier,* DAR 1973 S. 85 (89); *Bürgel,* MDR 1976, S. 353; *Jagusch,* NJW 1975, S. 1631 (1632).

[177] Vgl. BR-Drucksache 345/74; im einzelnen *Händel*, DAR 1973, S. 60 (61).

[178] Vgl. BT-Drucksache 7/2434.

[179] Beratungen im Sonderausschuss für die Strafrechtsreform 47. Sitzung.

[180] So auch *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 37; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 28; *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 19.

[181] Abgedruckt bei *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 28.

§ 142 Verkehrsunfallflucht (Entwurf eines 14. Strafrechtsänderungsgesetzes)

„(1) Ein Unfallbeteiligter, der sich nach einem Verkehrsunfall im Straßenverkehr vom Unfallort entfernt, bevor er

1. zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit und durch die Angabe, dass er an dem Unfall beteiligt ist, ermöglicht hat

   oder

2. eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne dass jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Nach Absatz 1 wird auch ein Unfallbeteiligter bestraft, der sich

1. nach Ablauf der Wartefrist (Absatz 1 Nr. 2) oder
2. berechtigt oder entschuldigt

   vom Unfallort entfernt hat und die Feststellungen nicht unverzüglich nachträglich ermöglicht.

(4) Der Verpflichtung, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, genügt der Unfallbeteiligte, wenn er den Berechtigten (Absatz 1 Nr. 1) oder der nächsten Polizeidienststelle mitteilt, dass er an dem Unfall beteiligt gewesen ist, und wenn er seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs angibt und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung hält. Dies gilt nicht, wenn er durch sein Verhalten die Feststellungen absichtlich vereitelt.

(5) Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.“[182]

In diesem Entwurf wurde klargestellt, dass es sich um einen *Unfall im Straßenverkehr* handeln muss.[183] Außerdem wurde der Versuch aufs neue in Abs. 2 unter Strafe gestellt; wohingegen der Abs. 3 (Entfernung zur Wahrnehmung eines schützwürdigen Interesses) und Abs. 6 (Ausgestaltung als Antragdelikt) ersatzlos gestrichen worden waren.[184]

182 Unterstrichen sind die Änderungen gegenüber dem Referentenentwurf 1972.

183 So etwa *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 19.

184 Siehe *Leipold,* Die Verkehrsunfallflucht, S. 37; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 28.

5. *Neufassung im Jahre 1975*

Der Entwurf eines 14. Strafrechtsänderungsgesetzes wurde vom Sonderausschuss weiter überarbeitet[185] und mit bedeutenden Änderungen dem Bundesrat zugeleitet.[186] Der 7. Bundestag beschloss in 2. und 3. Lesung am 24.04.1975 mit dem vom Sonderausschuss beantragten Änderungen[187] einstimmig das 13. Strafrechtsänderungsgesetz[188]. Dieses trat am 21.06.1975 in Kraft[189] und löste damit das seit fast 34 Jahren geltende Fluchtverbot des § 142 StGB ab:

§ 142 – Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort –

„(1) Ein Unfallbeteiligter, der sich nach einem Verkehrsunfall vom Unfallort entfernt, bevor er

1. zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit und durch die Angabe, dass er an dem Unfall beteiligt ist, ermöglicht hat

   oder

2. eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne dass jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Nach Absatz 1 wird auch ein Unfallbeteiligter bestraft, der sich

1. nach Ablauf der Wartefrist (Absatz 1 Nr. 2) oder
2. berechtigt oder entschuldigt

vom Unfallort entfernt hat und die Feststellungen nicht unverzüglich nachträglich ermöglicht.

(3) Der Verpflichtung, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, genügt der Unfallbeteiligte, wenn er den Berechtigten (Absatz 1 Nr. 1) oder einer nahe gelegenen Polizeidienststelle mitteilt, dass er an dem Unfall beteiligt gewesen ist, und wenn er seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs angibt und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung hält. Dies gilt nicht, wenn er durch sein Verhalten die Feststellungen absichtlich vereitelt.

---

[185] Abgedruckt bei *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 28.

[186] Vgl. BR-Drucksache 345/74.

[187] Hierzu *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 29 m.w.N.

[188] Zunächst als 14.Strafrechtsänderungsgesetz eingebracht, wurde es in das 13. Strafrechtsänderungsgesetz geändert, da der ursprünglich als 13. Strafrechtsänderungsgesetz geplante Entwurf nicht verabschiedungsreif war, vgl. BT-Drucksache 7/3552.

[189] Vgl. BGBl. I, S. 1349.

(4) Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.“[190]

In der Fassung des § 142 StGB kam nunmehr erstmals das geschützte Rechtsgut, „die Sicherung zivilrechtlicher Interessen der Unfallbeteiligten an der Durchsetzung begründeter sowie an der Abwehr unbegründeter Schadensersatzansprüche“[191], eindeutig zum Ausdruck. Sind doch die Feststellungen nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB nur „zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten“ zu ermöglichen.[192] Die Überschrift „Verkehrsunfallflucht“ wandelte man in „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“,[193] die Versuchsstrafbarkeit entfiel und in Abs. 3 wurde eingefügt, dass eine „nahe gelegenen Polizeidienstelle“ vom Unfalltäter aufzusuchen ist.[194]

III. Reformentwicklung durch das 13. Strafrechtsänderungsgesetz

1. *Gesetzesstruktur und Formulierung*

Auch durch diese Neugestaltung wurde das Erfordernis der Normklarheit jedoch nicht erfüllt. So hat sich die amtliche Bezeichnung „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort“ bis heute nicht im allgemeinen Sprachgebrauch oder in der Fachliteratur durchsetzen können. Schaut man in die Inhaltsverzeichnisse der Kommentare, ist weder unter dem Stichwort „unerlaubt“ noch „entfernen“ ein Hinweis auf § 142 StGB zu finden. Gebräuchlicher Ausdruck ist im Volksmund immer noch „Fahrerflucht“ bzw. „Unfallflucht“.[195] Auch die Formulierung der Vorschrift sowie die verwendeten unbestimmten Rechtsbegriffe wurden als unzulänglich

---

190 Unterstrichen sind die Änderungen gegenüber dem Entwurf eines 14. Strafänderungsgesetzes.

191 Siehe BT-Drucksache 7/2434, S. 4 ff; *Arloth*, GA 1985, S. 492 (493); *Bringewat*, JA 1977, S. 231; Schönke/Schröder-*Cramer*, § 142 Rdnr. 1; SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 2.

192 Das durch § 142 StGB geschützte Rechtsgut wurde zwar bereits in den fünfziger Jahren bestimmt, der seinerzeit gültige § 142 StGB konnte aber diesen Schutzzweck nicht nach außen tragen, war er doch eigentlich aus dem Jahre 1940. Es erfolgte im Jahre 1953 lediglich eine Umbenennung des § 139a RStGB in § 142 StGB ohne inhaltliche Änderung, vgl. I. Kap., 1. Abschnitt, A. III sowie B. I., vgl. *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, § 142 Rdnr. 475.

193 Mit der Änderung der Überschrift sollte hervorgehoben werden, dass der neue Tatbestand nicht nur die Flucht, sondern jedes näher umschriebene Sich-Entfernen mit Strafe bedroht; vgl. BT-Drucksache 7/3503, S. 4.

194 Vgl. BT-Drucksache 7/3503.

195 Fahrerflucht war die Überschrift des § 22 KFG, vgl. *Beier,* DAR 1973, S. 85 (90); *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429/430; *Jagusch*, NJW 1975, S. 1631.

bewertet, da sie nicht nur Tatbestandsirrtümer fördern,[196] sondern auch den Verlust präventiven Potentials bewirken.[197]
In diesem Zusammenhang verweisen *Geppert*[198] und *Haag*[199] darauf, dass die Verstöße gegen § 142 StGB vielfach aus Unkenntnis der Rechtslage geschehen.[200] Kaum ein Führerscheininhaber wird eine Vorstellung darüber haben, wann und unter welchen Voraussetzungen er sich nach § 142 StGB strafbar macht, d.h. wie lange er am Unfallort warten muss und unter welchen Umständen er den Unfallort verlassen darf, wenn keine feststellungsbereiten Personen vor Ort sind. Selbst Juristen erschließt sich der Norminhalt des § 142 StGB a.F. erst nach mehrmaligen Lesen. Die viel zu komplizierte Gesetzesstruktur führt bei dogmatischer Betrachtung zu dem Ergebnis, dass innerhalb des § 142 StGB ein zweiter Tatbestand geschaffen wurde. Darüber hinaus erscheint die sprachliche Wendung in Abs. 2 „wird…bestraft" sicherlich falsch. Es wird vereinzelt gefordert die Formulierung durch die Einfügung des Wortes „ebenso wird bestraft" zu ändern, da im Fall des Abs. 2 eine Bestrafung nach Abs. 1 gerade ausgeschlossen ist.[201]

Doch nicht nur die Gesetzesstruktur und -formulierung des § 142 StGB a.F. wurde überwiegend beanstandet. Auch bezweifelt man die Vereinbarkeit des Unfallfluchtparagraphen mit dem verfassungsrechtlichen Grundsatz „nemo tenetur se ipsum accusare".[202] Obendrein wurde der Vorschrift die Überspannung der Pflichten der Unfallbeteiligten durch die Einfügung der *Wartepflicht* und der *nachträglichen Feststellungspflicht* vorgeworfen.[203]

a. Wartepflicht

Nach der in § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB neu eingefügten *Wartepflicht* muss jeder Unfallbeteiligte, wenn sich keine feststellungsbereiten Personen am Unfallort befin-

---

196 Dazu *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (158); *Hentschel*, NJW 1982, S. 1073; *Heublein,* DAR 1985, S. 15.

197 Grundlegend *Middendorff,* Blutalkohol 1982, S. 356 (363).

198 In: Blutalkohol 1986, S. 157 (158).

199 In: AnwBl. 1987, S. 57 (58).

200 Hierzu *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (430); *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 142 Rdnr. 43.

201 Explizit *Leipold,* Die Reform der Verkehrsunfallflucht, in Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV, S 210.

202 Als mit dem Grundsatz des nemo-tenetur-Prinzips unvereinbar werden die Pflichten des § 142 StGB gesehen von: *Arzt/Weber,* Strafrecht BT, § 142 Rdnr. 49; *Dahs*, GA 1978, S. 89 (90); *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 103 ff.; *Müller-Metz*, NZV 1994, S. 89 (91); *Reiss*, NJW 1980, S. 1806; *Rogall*, Der Beschuldigte als Beweismittel gegen sich selbst, S. 76 ff.; *Ruck*, § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 41 ff.; *Seebode*, JA 1980, S. 493 (497/498).

203 Explizit *Müller-Metz*, NZV 1994, S. 89 (91).

den, eine angemessene Zeit warten, bevor er sich entfernen darf.[204] Die Wartedauer ist nicht vom Gesetzgeber bestimmt, vielmehr muss der Unfallbeteiligte eine eigenständige Beurteilung bezüglich der Angemessenheit der Wartezeit treffen, wobei Gegebenheiten wie beispielsweise Schadenshöhe, Tageszeit, Witterung, Verkehrsdichte zu berücksichtigen sind.[205]

Die Notwendigkeit der Wartepflicht wird jedoch stark bezweifelt: Zeigte doch die Rechtsprechung, dass die unklare Forderung, „eine nach den Umständen angemessene Zeit" zu warten, selbst sie dem Bestimmtheitsgebot des Art. 103 GG noch genügen mag,[206] mehr Verwirrung stiftete als Nutzen brachte.[207] Naturgemäß stellt ein derartig unbestimmter Rechtsbegriff den größten Unsicherheitsfaktor für den Unfallbeteiligten dar. So überrascht es nicht, dass der Unfallbeteiligte erst vom Richter erfährt, welche Wartezeit im Einzelfall angemessen war.[208] Beispiele zur Angemessenheit der Wartezeit sind in der Rechtsprechung ebenso zahlreich wie kontrovers: Zur Frage der notwendigen Wartezeit im Rahmen des § 142 StGB nach Beteiligung an einem Unfall gibt es inzwischen eine umfangreiche veröffentlichte Kasuistik; denn die Wartedauer hängt von den Besonderheiten der konkreten Umstände ab, insbesondere der Schwere des Schadens, der Verkehrsdichte, der Tageszeit, der Witterung usw.[209] So wurde z.B. eine Wartezeit von 20 Minuten bei einem Fremdschaden, der sich im Jahre 1972 auf etwa 250 € belief, als zu kurz angesehen,[210] ebenso eine solche Wartezeit bei einem Fremdschaden (im Jahre 1983) auf etwa 700 DM (ca. 350 €).[211] Dagegen hat das OLG Köln mit Beschluss vom 6. 3. 2001[212] eine Anwesenheitsdauer an der Unfallstelle von nur 15 Minuten bei einer Schadensverursachung in Höhe von knapp über 400 DM (ca. 200 €) bei einem innerstädtischen Unfall in der Mittagszeit als ausreichend erachtet. Um die dargestellten Unklarheiten zu beseitigen erscheint nichts einfacher als die Wartezeit zu präzisieren. Doch Kritiker lehnen eine Präzisierung mit der Begründung ab, dass man nur auf jene Art und Weise dem Einzelfall gerecht werde und eine „unerträgliche Starrheit"[213] verhindern könne.

---

[204] Ausführlich *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 142 Rdnr. 38.

[205] So etwa *Jagusch,* NJW 1975, S. 1631 (1632); *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 142 Rdnr. 39; *Tröndle/Fischer,* § 142 Rdnr. 30/31 m.w.N.

[206] Vgl. BVerfG, NJW 1963, S. 1195.

[207] Aufschlussreich *Jagusch,* NJW 1975, S. 1631 (1632); a.A. *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (159/160).

[208] Dazu *Leipold,* Die Reform der Verkehrsunfallflucht, in Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV, S. 208/209.

[209] So *Hentschel,* NJW 2002, S. 722 (729).

[210] Vgl. OLG Koblenz, VRS 43, 423.

[211] Vgl. BayObLG, VRS 64, 119.

[212] OLG Köln, NZV 2001, S. 377.

[213] Hierzu *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 157.

b. Nachträgliche Meldepflicht

Nicht nur die Wartepflicht, sondern auch die *nachträgliche Meldepflicht* in § 142 Abs. 2 StGB löste einen heftigen Sturm der Kritik aus. Nach dieser Pflicht muss der Unfallbeteiligte Feststellungen nachträglich ermöglichen, wenn er sich vom Unfallort hat entfernen dürfen, weil keine feststellungsbereiten Personen vor Ort waren und er eine angemessene Zeit gewartet hat.[214] Diese Handlungspflicht tritt an die Stelle der früher von der Rechtsprechung bei zunächst straflosem Entfernen geforderten *Rückkehrpflicht*, ohne sich mit ihr zu decken.[215] Gegenüber der Rückkehrpflicht enthält eine die Straflosigkeit gewährende Nachholpflicht eine beträchtliche Verschärfung der Anforderungen. So genügte ehemals für die Verneinung der Strafbarkeit, dass der Unfallbeteiligte lange genug an der Unfallstelle gewartet hat, sodann bestand keine Rückkehrpflicht.[216] Nach der Neufassung muss der Unfallbeteiligte nicht nur eine angemessene Zeit am Unfallort warten, sondern auch selbst *aktiv* werden und Anstrengungen unternehmen, die Feststellungen seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung zu ermöglichen.

Die Strafbarkeit ist also auflösend bedingt durch die Erfüllung der Voraussetzungen in § 142 Abs. 2 und Abs. 3 StGB.[217] Hat der Unfallbeteiligte eine angemessene Zeit am Unfallort gewartet, darf er nur den Unfallort verlassen, wenn dies in der sich nach außen manifestierenden Absicht erfolgt, die für die Durchsetzung der zivilrechtlichen Ansprüche erforderlichen Maßnahmen vorzunehmen. Das Gesetz gibt hierfür zwei Alternativen zur Wahl: Entweder muss der Unfalltäter den Berechtigten oder die Polizei von dem Unfall benachrichtigen.[218] Unabhängig davon, für welche der Alternativen sich der Unfallbeteiligte entscheidet, muss er die ihm auferlegten Nachholpflichten *unverzüglich* erfüllen, d.h. einen Weg wählen, der rasch zum Ziel, der Ermöglichung der Feststellungen, führt.[219] Verständlicherweise besteht für den Unfallbeteiligten ein „hohes Maß an Unklarheit“[220], welche Möglichkeit er zur Erfüllung der nachträglichen Meldepflicht

---

[214] Siehe *Bär,* 20. DVGT 1982, S. 113 (122); *Berz,* DAR 1975, S. 309 (312); *Janiszewski,* DAR 1975, S. 169 (173/174).

[215] So etwa *Berz,* DAR 1975, S. 309 (313); *Beulke,* JuS 1982, S. 815 (818); *Jagusch,* NJW 1975, S. 1631 (1633); *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 142 Rdnr. 43.

[216] Aufschlussreich *Bär,* 20. DVGT 1982, S. 113 (122); *Berz,* DAR 1975, S. 309 (313); *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (431); *Jagusch,* NJW 1975, S. 1631 (1633); *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 142 Rdnr. 43.

[217] Zu den Voraussetzungen der nachträglichen Feststellungspflicht *Beulke,* JuS 1982, S. 815 (818); *Bürgel,* MDR 1976, S. 353 (354); *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 142 StGB Rdnr. 43 ff.; Schönke/Schröder-*Cramer,* § 142 Rdnr. 50.

[218] Detailliert *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (160); *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (430) m.w.N.; *Volk,* DAR 1982, S. 85 (86).

[219] Zutreffend *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (430).

[220] Zur nicht immer einheitlichen Rechtsprechung *Tröndle/Fischer,* § 142 Rdnr. 30-32.

wahrnimmt. Sind keine feststellungsbereiten Personen vor Ort, muss der Unfallbeteiligte bekanntlich den schnellsten Weg zur Ermöglichung der Feststellungen wählen, dies ist regelmäßig die Benachrichtigung der Polizei.

Vor diesem Hintergrund wird das Unverzüglichkeitsgebot als eine „Pflicht zur Selbstanzeige" kritisiert.[221] Zur Beseitigung der Rechtsunsicherheiten wurde der Vorschlag unterbreitet, das Unverzüglichkeitsgebot durch eine ausreichend lang bemessene Frist zu ersetzen im Sinne einer Verlängerung der Meldepflicht.[222] Nicht zu verkennen ist hierbei, dass die Einfügung einer längeren Zeitspanne zur nachträglichen Meldung zu einer Privilegierung der Unfallbeteiligten führen kann, die ihre Trunkenheit zum Unfallzeitpunkt nicht offenbaren wollen. In diesem Zusammenhang ist aber zu befürchten, dass den Geschädigten ein Beweismittelverlust droht.[223] Berücksichtigt man die Motivation des alkoholisierten Unfallfluchttäters nach der Tat, der bei einer unverzüglichen Meldung bei der Polizei mit Strafverfolgung (§§ 315c, 316 StGB, § 21 StVG) zu rechnen hat, ist es offensichtlich, dass in den meisten Fällen die Meldung unterbleiben wird.[224] Vor diesem Hintergrund erscheint die Schaffung einer „*Alkoholverdeckungstat*"[225] das geeignete Mittel, um den Unfallfluchttäter zur nachträglichen Meldung zu motivieren. Abhilfe kann also nur eine Regelung bringen, die die nachträglichen Feststellungen noch in einem Zeitpunkt ermöglicht, in dem die Alkoholisierung nicht mehr feststellbar ist. Befürchtet wird jedoch ein Beweismittelverlust der Geschädigten.[226] Sind doch der körperliche Zustand des Schädigers sowie der technische Zustand seines Fahrzeugs für eine zuverlässige Beurteilung der Schuld- und Haftungsfrage von Bedeutung. Darüber hinaus könnte der Unfallfluchttäter nachträglich Veränderungen an seinem Fahrzeug vornehmen.[227] Hierbei wird aber außer Acht gelassen, dass der Geschädigte überhaupt keinen Schadensersatz erhält, wenn der Täter nicht ermittelt wird. Infolgedessen erfährt das Unfallopfer durch die Aufhebung des Unverzüglichkeitsgebotes bei der nachträglichen Meldung keinen Beweismittelverlust.[228]

---

221 So etwa *Bürgel,* MDR 1976, S. 353 (354); *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (160); SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 1, 47a, b.

222 Im einzelnen *Bär,* 20. DVGT 1982, S. 113 (126); *Müller-Metz,* NZV 1994, S. 89 (92).

223 Wiederum *Müller-Metz,* NZV 1994, S. 89 (93).

224 Näher dazu *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (160); *Park,* DAR 1993, S. 246 (247).

225 *Zabel,* Blutalkohol, S. 328 (331).

226 Dazu *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (8).

227 Zu den Beweisnachteilen der Geschädigten *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (8/9).

228 Im einzelnen *Berz,* DAR 1986, S. 251 (252); *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (160); *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (8/9).

c. Verhältnis des § 142 StGB zu § 34 StVO

Durch das 13. Strafrechtsänderungsgesetz wurde in § 6 Abs. 1 Nr. 4a StVG[229] die Ermächtigung geschaffen, das Verhalten nach einem Unfall umfassend in § 34 StVO mittels eines Pflichtenkatalogs zu regeln.[230] Im Zusammenhang mit der Reformierung des § 142 StGB wurde § 34 StVO neu gestaltet. Diese Regelung zeigt dem Verkehrsteilnehmer positiv auf, wie er sich nach einem Verkehrsunfall zu verhalten hat. Die Neufassung des § 34 StVO enthält im Gegensatz zur bisherigen Fassung nicht nur ein Haltegebot, eine Vergewisserungspflicht, den Hinweis auf Strafbarkeit bei unterlassener Hilfeleistung und das Sicherungsgebot, sondern auch in Abs. 1 Nr. 5 die Pflicht, auf die Beteiligung an dem Unfall hinzuweisen, seinen Namen und Anschrift anzugeben und Führerschein und Fahrzeugschein vorzuweisen.[231] Dem Wunsch nach Synchronisation des § 142 StGB und § 34 StVO ist man nur teilweise nachgekommen. Einerseits werden einige Regelungen des § 142 StGB im § 34 StVO wiederholt, andererseits finden sich im § 34 StVO darüber hinausgehende Pflichten.[232] Während § 142 sprachlich als Verbotsnorm gefasst ist, legt § 34 StVO positiv gefasste konkrete Verhaltensgebote fest.[233]

Zur Begründung, warum die Einfügung des § 34 StVO notwendig war, wird unter anderem ausgeführt, dass die Gerichte allgemein vor der Einfügung des Ordnungswidrigkeitenrecht überfordert waren.[234] Wurde doch mit der Entwicklung des Massenverkehrs das Ordnungswidrigkeitenrecht zur Abgrenzung des Verwaltungsunrechts von strafwürdigen Rechtsgutsverletzungen notwendig.[235] Zu den Bemühungen des Gesetzgebers, die Massendelinquenz des Straßenverkehrs durch ein vereinfachtes Verwaltungsverfahren in den Griff zu bekommen, gehört auch, dass der Verkehrsteilnehmer sich jederzeit an einem umfassenden, möglichst lückenlosen Pflichtenkatalog orientieren kann.[236] Gebietet doch das Strafrecht, dass nur diejenigen Pflichten in einem Straftatbestand aufzunehmen sind, die unter bestimmen Rechtsgutsaspekten dermaßen von Bedeutung sind, dass Ihre Erfüllung mit Kriminalrecht erzwungen werden muss.[237] Daher kann § 142 StGB

---

[229] Vgl. Neufassung durch Art. 1 Nr. 17 vom 27.11.1975, BGBl. I, S. 2967.

[230] Abgedruckt bei *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 34 StVO, Rdnr. 1.

[231] Insoweit entsprach die Neufassung des § 34 StVO der Vorschrift des Art. 31 Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968, vgl. *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 34 StVO, Rdnr. 1.

[232] Aufschlussreich *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Kap. II, S. 1-18.

[233] Grundlegend *Bürgel,* MDR 1976, S. 353.

[234] Näher dazu *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 112.

[235] Zur Notwendigkeit der Einführung des Ordnungswidrigkeitengesetz *Nehm,* DAR 1996, S. 432 (434).

[236] Explizit *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 112; *Nehm,* DAR 1996, S. 432 (434).

[237] Ausführlich *Lackner,* DAR 1972, S. 283 (287).

keinen umfassenden Pflichtenkatalog für das Verhalten nach einem Verkehrsunfall enthalten.

Soweit die Handlung gleichzeitig Straftat gemäß § 142 StGB und Ordnungswidrigkeit gemäß § 34 StVO ist, tritt § 34 StVO gegenüber § 142 StGB wegen Subsidiarität nach § 21 OWiG zurück.[238] Tateinheit ist nur möglich mit Handlungen, die das Verlassen des Unfallortes möglich machen sowie mit Verkehrsdelikten die auf der Flucht begangen werden (§§ 315c, 316, 248b StGB, § 21 StVG).[239] Tatmehrheit mit § 34 StVO kommt nur in Betracht wenn der Täter zugleich andere als nach § 142 StGB normierte Pflichten verletzt hat, beispielsweise Nichtsicherung des Verkehrs, Nichtbeiseitefahren, Spurenbeseitigung.[240] In der Praxis werden die Verstöße gegen § 34 StVO neben § 142 StGB in der Regel als straflose Vor- und Nachtat behandelt.[241] Diese Handhabung führt dazu, dass die Literatur weiterhin eine (vollständige) Synchronisation des § 142 StGB und § 34 StVO fordert bzw. eine ersatzlose Streichung des § 34 StVO.[242]

2. *Versicherungsrechtliche Folgen der Unfallflucht*

Im Zusammenhang mit den Reformbestrebungen zum Entwurf des 14. Strafrechtsänderungsgesetzes wird nicht nur eine Synchronisation des § 34 StVO im Verhältnis zum § 142 StGB, sondern auch eine Anpassung der versicherungsrechtlichen Bedingungen gefordert. Bestimmt doch § 7 I (2) S. 1 AKB, dass der Versicherungsnehmer gegenüber dem Versicherer nicht nur einen Unfall anzeigen muss, sondern auch alles unternimmt zur Aufklärung des Unfallgeschehens und zur Minderung des Schadens.[243] Entfernt sich der Versicherungsnehmer unerlaubt vom Unfallort, wird er in der Regel nicht nur gegen die versicherungsrechtliche Aufklärungspflicht, sondern auch gegen die Anzeigepflicht verstoßen.[244] Diese Pflicht besteht selbst dann, wenn der Versicherungsnehmer sich[245] oder Verwand-

---

238 So etwa *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Kap. II, S. 20.

239 Ausführlich SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 59.

240 Siehe *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Kap. II, S. 20; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 116; SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 60.

241 Dazu *Bürgel,* MDR 1976, S. 353 (354).

242 Hierzu *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (430); *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1 (4); Seit der Einfügung der „Tätigen Reue“ in § 142 Abs. 4 wird eine Synchronisation umso mehr gefordert, vgl. 2. Teil, 2. Abschnitt, A., III., 2.

243 Vgl. *Zopfs,* VersR 1994, S. 266 ff.

244 Siehe BGH, MDR 1996, S. 1011; BGH, MDR 2000, S. 265; *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Kap. VII, S. 115.

245 Vgl. BGH, VersR 1952, S. 422/423; OLG Köln, MDR 1965, S. 752; OLG Hamm, VersR 1976, S. 579/580.

te[246] der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung aussetzt. Eine Schweigepflicht des Versicherers insbesondere gegenüber Strafverfolgungsbehörden besteht aber nicht.[247] Auch hier wird der Täter mittelbar gezwungen sich selbst strafrechtlich zu belasten.

Darüber hinaus kann der Versicherer den Versicherungsnehmer, sofern dieser seine versicherungsrechtlichen Obliegenheiten vorsätzlich und besonders schwerwiegend verletzt in Regress nehmen.[248] Hofft der Unfallbeteiligte darauf, dass sein Vollkaskoversicherer zumindest den Schaden am eigenen Fahrzeug reguliert, wird er enttäuscht werden, es besteht nämlich vollständige Leistungsfreiheit.[249]

Wendet das Strafgericht § 142 Abs. 4 StGB an, so hat dies versicherungsrechtlich in der Regel zur Folge, dass der reuige Unfallfluchttäter zwar die Leistungen seiner Vollkaskoversicherung in Anspruch nehmen kann, hinsichtlich des verursachten Schadens aber der Haftpflichtversicherer weiter die Möglichkeit hat Regress zu nehmen. Lediglich in der Kaskoversicherung hat sich § 142 Abs. 4 StGB vorteilhaft ausgewirkt, da bei Eingreifen der Voraussetzungen in der Regel von einer geringen Schuld ausgegangen wird, so dass keine Leistungsfreiheit des Kaskoversicherers besteht.[250] Aufgrund dieses widersinnigen Ergebnisses wird zu Recht gefordert, dass die Reform der Strafbestimmungen über die Unfallflucht synchron mit einer Angleichung der versicherungsrechtlichen Bestimmungen einhergehen muss.[251] Diese Forderung ist bisher jedoch nicht erfüllt worden.

3. Fazit

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Neufassung des § 142 StGB durch das 13. Strafrechtsänderungsgesetz nicht zu der seit langem geforderten Entkriminalisierung geführt hat. So enthält § 142 StGB nach Umgestaltung weit mehr Pflichten und Strafschärfe als die vom nationalsozialistischen Gesetzgeber geprägte Strafnorm aus dem Jahre 1940.[252] Infolgedessen kann es nicht verwundern, dass die Reformdiskussion mit der Neuregelung im Jahre 1975 nicht zur Ruhe kam.

---

246 OLG Düsseldorf, VersR 1962, S. 345/346.

247 Ausführlich *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 117 m.w.N.

248 Der Kfz-Haftpflichtversicherer kann bei einer „normalen“ Aufklärungsobliegenheitsverletzung bis zu einem Betrag in Höhe von 2.500 € gegenüber dem Versicherten Regress fordern und bei einer besonders schwerwiegenden bis zu einem Betrag in Höhe von 5.000 €, vgl. *Bücken*, 41. DVGT 2003, S. 183 (184); dazu auch OLG Nürnberg, MDR 2000, S. 1244; im Fall von Alkoholeinfluss wurde die Regressmöglichkeit auf 20.000,- DM (ca. 10.000 €) erhöht, LG Gießen, MDR 2001, S. 565.

249 So etwa *Bücken*, 41. DVGT 2003, S. 183 (184).

250 Wiederum *Bücken*, 41. DVGT 2003, S. 183 (184/185).

251 *Spiegel,* DAR 1972, S. 291 (293).

252 Dazu näher *Schünemann,* DAR 2003, S. 207 (210/211).

Das Ziel der Reform, die bestehende Rechtsunsicherheit und Rechtsunklarheit zu beseitigen, mit der im Zusammenhang zu sehenden Novellierung des § 34 StVO, wurde als missglückt angesehen.[253] Ursächlich für die nach wie vor geforderte Neufassung des § 142 StGB waren nicht nur die aufgezeigten Anwendungsprobleme und Rechtsunsicherheiten,[254] sondern auch die nicht wie erhofft eingetretene Senkung der Unfallfluchtzahlen.[255] So gehörte eine Verurteilung nach § 142 StGB zur *Massenkriminalität* im Straßenverkehr. In Zahlen ausgedrückt: Im Jahre 1987 wurden 40.780 Personen wegen einem Verstoß nach § 142 StGB verurteilt, prozentual betrachtet sind das 16 % aller wegen einer Straftat im Straßenverkehr verurteilten Personen.[256] Verständlicherweise wurde der Ruf nach einer Entkriminalisierung des Verkehrsstrafrechts immer lauter,[257] um eine Ausuferung der strafrechtlichen Verurteilungen vorzubeugen oder solche zumindest zu verringern sowie einen drohenden „Justizinfarkt“[258] abzuwenden.[259]

C. Gegenwärtige Fassung des § 142 StGB

Im Zusammenhang mit den aufgezeigten Reformbestrebungen empfahl der 24. Deutsche Verkehrsgerichtstag im Jahre 1986,[260] im Wege einer Modifizierung der Beschlüsse des 20. Verkehrsgerichtstages, § 142 StGB um einen Absatz zu ergänzen. In diesem Absatz sollte dem Täter bei nachträglicher Meldung eines Unfalles mit Sachschaden innerhalb einer Frist von 24 Stunden Straffreiheit gewährt werden – die sog. „Tätige Reue als persönlicher Strafaufhebungsgrund“.[261] Diesen Überlegungen trug ein Gesetzesantrag des Landes Berlin[262] Rechnung, der folgende Novellierung vorschlug:

> *„Nach den Absätzen 1 und 2 wird nicht bestraft, wer innerhalb von 24 Stunden nach einem Unfall, bei dem ausschließlich Sachschaden entstanden ist, durch freiwillige Meldung bei der Staatsanwaltschaft oder den Behörden und Beamten des Polizeidienstes ver-*

---

253 So etwa *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (158) m.w.N.; *Müller-Metz,* NZV 1994, S. 89 (91); *Park,* DAR 1993, S. 246 ff.

254 Dazu *Berz,* DVGT 1986, S. 11; *Bönke*, NZV 1998, S. 129; *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (158); *Geppert*, GA 1970, 1; *ders.*, Blutalkohol 1986, 157; *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (8).

255 So konnten auch nach der Neufassung des § 142 StGB im Jahre 1975 die Zahl der Verkehrsunfallfluchtfälle nicht eingedämmt werden, *Bär,* 20. DVGT 1982, S. 113/114 m.w.N.

256 Nach *Geppert,* Jura 1990, S. 78.

257 So etwa *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1; *Janker,* DAR 1993, S. 11 ff.

258 Vgl. *Janker*, DAR 1993, S. 11, Fn. 1; in diesem Sinne auch *Müller-Metz,* NZV 1994, S. 89, (91).

259 Näher *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1.

260 So etwa *Berz,* DVGT 1986, S. 181 ff.

261 Vgl. Empfehlungen des 24. DVGT, 1986, S. 11 und auch des 20. DVGT, 1982, S. 8.

262 Aufschlussreich Gesetzesantrag des Landes Berlin vom 27.6.1986, BR-Drucksache 316/86; *Scholz,* ZRP 1987, S. 10.

hindert, dass der dem Geschädigtem aus dem Unfall erwachsene Ersatzanspruch beeinträchtigt wird; dies gilt nicht bei Unfällen an Fahrzeugen im fließenden Verkehr. Tritt die Beeinträchtigung ohne Zutun des Täters nicht ein, so bleibt dieser straflos, wenn er sich um die Verhinderung der Beeinträchtigung freiwillig und ernsthaft bemüht hat."

Der Gesetzesantrag des Landes Berlin wurde, nach einem in Auftrag gegebenen Gutachten zur Effektivität der Regelung, mangels befriedigender Prognose jedoch nicht weiter verfolgt.[263] Konnte nach diesem Gutachten doch nicht ausgeschlossen werden, dass durch eine solche Straffreiheitsklausel die Beweisinteressen des Geschädigten verschlechtert würden.[264]

Im Jahre 1993 kam es dann erneut zum gesetzgeberischer Vorstoß, diesmal seitens des Landes Hessens[265] unternommen,[266] der zwar ebenfalls nicht vom Bundesrat verabschiedet wurde, aber dazu führte, dass in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe die Chancen einer entsprechenden Gesetzesänderung erwogen wurden.[267] Letztlich hat Rheinland-Pfalz im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zum 6. Strafrechtsreformgesetz den in der Arbeitsgruppe erarbeiteten Vorschlag in die Beratungen eingebracht.[268] Nach teilweisen Veränderungen trat am 1.4.1998 das 6. Strafrechtsreformgesetz[269] in Kraft, welches in Abs. 4 des § 142 StGB die Einfügung einer Bestimmung über die „Tätige Reue" vorsah:

(4) Das Gericht mildert in den Fällen der Absätze 1 und 2 die Strafe (§ 49 Abs.1) oder kann von Strafe nach diesen Vorschriften absehen, wenn der Unfallbeteiligte innerhalb von vierundzwanzig Stunden nach einem Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs, der ausschließlich nicht bedeutenden Sachschaden zur Folge hat, freiwillig die Feststellungen nachträglich ermöglicht (Absatz 3)…

Danach soll dem Unfallflüchtigen bei Unfällen außerhalb des fließenden Verkehrs (so genannte Parkunfälle) mit ausschließlich unbedeutendem Sachschaden eine Strafbefreiung oder Strafmilderung zugute kommen. Allerdings setzt dies voraus, dass der Unfallverursacher die nötigen Feststellungen innerhalb von 24 Stunden freiwillig ermöglicht.[270] Zu beachten ist dabei, dass nur eine Strafmilderung gemäß

263 Siehe die Gegenäußerung der Bundesregierung, BT-Drucksache 13/8587, S. 80.

264 So *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, S. 11; *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (435).

265 Vgl. Gesetzesantrag des Landes Hessen vom 9.6.1993, BR-Drucksache 400/93; Vorschläge der Hessischen Kommission „Kriminalpolitik" zum Straßenverkehrsrecht, StV 1992, S. 202.

266 Näher *Berz,* NZV 1994, S. 89 (91); *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1; *Janker*, DAR 1993, S. 11; *Müller-Metz,* NZV 1994, S. 89 (91 ff.).

267 Dazu *Bönke*, NZV 1998, S. 129.

268 Wiederum *Bönke*, NZV 1998, S. 129.

269 BGBl. I 1998, 164 ff.

270 Zu den Voraussetzungen der „tätigen Reue", vgl. *Janker*, in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211, (214 ff.); *Schäfer*, NZV 1999, S. 190.

§ 49 StGB zwingend vorgeschrieben ist, wohingegen das Absehen von Strafe im pflichtgemäßen Ermessen des Gerichts steht.[271]

Mit der Verabschiedung des § 142 Abs. 4 StGB konnte jedoch die zuvor bestehenden Streitfragen, insbesondere zur Selbstbelastungsproblematik,[272] zu den Auslegungs- und Anwendungsschwierigkeiten[273] sowie zu den in problematischer Weise ausgedehnten Handlungspflichten[274] des § 142 StGB nicht beseitigt werden. Auch wurden die Abgrenzungsschwierigkeiten des § 142 StGB im Verhältnis zu § 34 StVO sowie die versicherungsrechtlichen Probleme nicht gelöst. Aus diesem Grund wird die gegenwärtige Fassung des § 142 StGB sowohl seitens der Lehre als auch der Rechtspraxis weiterhin als „eine der am meisten verunglückten Bestimmungen des Strafgesetzbuches“[275] bezeichnet und ihre Reformbedürftigkeit immer wieder herausgestellt.[276]

Außerdem steht fest, dass durch die Einfügung der „Tätigen Reue“ in § 142 Abs. 4 StGB dem seit langem bestehenden Wunsch nach Entkriminalisierung des Verkehrsstrafrechts[277] allenfalls rudimentär nachgekommen worden ist. In diesem Zusammenhang hatten bereits die Fraktionen SPD und Bündnis 90/Die Grünen gefordert, die „Tätige Reue“ weiter zu fassen.[278] Handelte es sich doch nach ihrer Vorstellung nur um einen Baustein eines weiter ausgreifenden *Entkriminalisierungskonzeptes*.[279] Da rund 6 Millionen Bundesbürger oder 12 % der Führerscheininhaber in Flensburg als Übeltäter im Straßenverkehr registriert sind[280], kann man zu Recht daran zweifeln, ob der Schutz der maßgeblichen Rechtsgüter (Vermögen

---

271 Der Gesetzgeber hat bewusst diesen „flexiblen Ansatz“ gewählt; ersichtlich aus dem Bericht des Rechtsausschusses, BT-Drucksache 13/9064, S. 10.

272 Eingehend wird diese Problematik im 3. Abschnitt erörtert. Detailliert zu diesem Thema *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (160); *Denzlinger,* ZRP 1982, S. 178; *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 17; *Münch,* DAR 1957, S. 205 (206); *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 142; *Sälzer,* Die Verkehrsunfallflucht im geltenden und künftigen Strafrecht, S. 27; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 59.

273 So auch *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 61; *Janiszewski*, DAR 1975, S. 169 ff.

274 Dazu SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 1, 16, 29a, 40, 40a, 47a,b m.w.N.

275 Ausführlich *Bär,* in: Empfehlungen des 20. DVGT, S. 113 (121); *Heublein*, DAR 1985, S. 15; *Geppert*, GA 1970, S. 1; *ders.*, Blutalkohol 1996, S. 157; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 201; *Scholz*, ZRP 1987, S. 7 ff.

276 Eine Reform nach der Novellierung durch das 6. Strafrechtsreformgesetz befürworten *Bönke*, NZV 1998, S. 129 (131); *Böse,* StV 1998, S. 509 (514); *Duttge,* JR 2001, S. 181 (187/188); *ders.,* ZStrR 2001, S. 147 (166); *Janker,* in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (216); Schönke/Schröder-*Cramer*, § 142 Rdnr. 4; *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 ff.; SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 55.

277 Hierzu *Bönke*, NZV 1998, S. 129; *Berz*, DVGT 1986, S. 11; *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (158) m.w.N.; *Geppert*, GA 1970, S. 1; *ders.*, Blutalkohol 1986, 157; *Müller-Metz*, NZV 1994, S. 89.

278 Vgl. BT-Drucksache 13/9064, S. 7/8.

279 Dazu *Kreß,* NJW 1998, S. 633 (641) m.w.N.

280 Ausdrücklich *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 (425).

und Verkehrssicherheit) weiterhin Kriminalisierung erfordert oder ob nicht einfachere und sogar bessere Reaktionen auf das Fehlverhalten möglich sind.

Aufgrund der augenscheinlichen Überkriminalisierung ist es äußerst zweifelhaft, ob die Funktion des Strafrechts als „subsidiärer Rechtsgüterschutz“ in der gegenwärtigen Gestaltung des § 142 StGB gewahrt wird. Sollte doch der Staat mit dem schärfsten Mittel der Bestrafung, der Kriminalstrafe, erst dann eingreifen, wenn das Verhalten des Unfallfluchttäters „grundlegende Rechtsgüter“, insbesondere Rechtsgüter einer anderen Person verletzt.[281] Grundlage und Leitmotiv der Straftatbestandsbildung ist der zu schützende ideelle Wert und damit das Rechtsgut als „Achtungsanspruch“.[282] Will man sich darum bemühen, eine interessengerechte Verbesserung des § 142 StGB – im Sinne einer Entkriminalisierung – zu schaffen, so muss man sich zunächst das Rechtsgut des § 142 StGB vergegenwärtigen. Insbesondere müssen Reformideen de lege ferenda mit diesem Rechtsgut im Einklang stehen.

2. Abschnitt: Rechtsgut und Deliktsnatur des § 142 StGB

A. Das Rechtsgut des § 142 StGB

Die Entwicklung des Rechtsgutsbegriffs und die damit einhergehende Frage des durch die Unfallflucht geschützten Rechtsgutes bereitete der Rechtsprechung[283] und der Literatur[284] erhebliche Schwierigkeiten. Obwohl der Streit um das Rechtsgut des § 142 StGB nunmehr seit geraumer Zeit eindeutig beendet ist, so gibt ein Überblick über die Streitpunkte zahlreiche Aufschlüsse über Aspekte die auch Gegenstand von heutigen Reformgedanken sind.

I. Früherer Theorienstreit

Wie bereits aufgezeigt hatte der historische Gesetzgeber in den Materialien weder bei § 22 KFG noch bei § 139a RStGB die Frage nach dem geschützten Rechtsgut geklärt.[285] Auslöser für den Beginn von Erörterungen dürften zunächst das seit 1945 gewandelte Strafrechtsverständnis sowie die Schaffung des Grundgesetzes zu

---

[281] Treffend *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147.

[282] Hierzu *Jescheck/Weigend,* Strafrecht AT, S. 205/206; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 26.

[283] BGHSt 5, 124 ff.; OLG Oldenburg, VRS 9, 36/37; OLG Hamm, VRS 8, 5.

[284] Siehe Berger, DAR 1955, S. 150; *Dünnebier,* GA 1957, S. 33 (43 ff.); Pieper, Die Verkehrsunfallflucht, S. 18.

[285] Dazu *Lackner,* DAR 1972, S. 283.

finden sein.[286] Man erkannte, dass das Strafrecht sowohl unerlässlich ist für die Gestaltung des menschlichen Zusammenlebens als auch zur Hervorhebung der *Grenzen staatlicher Reglementierung.*[287] Im Anschluss an diese Grundüberlegungen wird die verfassungsrechtlich gebotene Aufgabe des Strafrechts heute darin verstanden, das Zusammenleben der Menschen in der Gesellschaft zu schützen, d.h. sozialschädliches Verhalten gegenüber elementaren Werten des Gemeinschaftslebens zu bekämpfen und das Recht im Konfliktfall gegenüber dem Unrecht durchzusetzen.[288]

Aus diesem Strafrechtsverständnis entwickelte sich der Rechtsgutsbegriff zu einem Zentralbegriff des Strafrechts:[289] Ein zu schützendes Rechtsgut bildet das Ergebnis von Überlegungen darüber, welches Lebensgut als sozial derart wertvoll anerkannt wird, dass es den Staat zum Schutz durch Schaffung entsprechender Rechtsnormen verpflichtet.[290] Ausgangspunkt und Leitmotiv der strafrechtlichen Tatbestandsbildung ist also der jeweils zu schützende Wert und damit jener dem Rechtsgut immanente „Achtungsanspruch".[291] Von einer Kriminalisierung kann daher nur dann gesprochen werden, wenn der Einsatz des Strafrechts zum Schutz eines bedrohten legitimen Rechtsguts geeignet, erforderlich sowie nicht außer Verhältnis zu den mit der Pönalisierung einhergehenden Beeinträchtigungen des Normadressaten steht.[292]

1. *Die öffentlich-rechtliche Rechtsgutstheorie*

Die Vertreter der öffentlich-rechtlichen Theorie verstanden als Rechtsgut der Verkehrsunfallflucht den *Schutz des öffentlichen Interesse* an der Unfallaufklärung.[293] Der Schutz privater Schadensersatzansprüche des Geschädigten wurde lediglich

---

286 In diesem Sinne *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 33; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 25.

287 Dazu ausführlich *Maurach/Zipf*, Strafrecht AT, § 6.

288 Vgl. BVerfGE 51, 324, 343; Schönke/Schröder-*Lenckner*, Vorbem. §§ 13 ff. Rdnr. 9; SK-*Rudolphi*, Vor § 1, Rdnr. 1; *Sturm,* JZ 1974, S. 1.

289 So auch *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 19; Schönke/Schröder-*Lenckner*, Vorbem. §§ 13 ff. Rdnr. 9.

290 Näher etwa *Jescheck/Weigend,* Strafrecht AT, S. 205/206; Schönke/Schröder-*Lenckner*, Vorbem. §§ 13 ff. Rdnr. 9 m.w.N.

291 Etwa *Jescheck/Weigend,* Strafrecht AT, S. 205/206; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 26.

292 Dazu *Günther*, JuS 1978, S. 8 (11/12); *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 15.

293 BGHSt 5, S. 124 ff., 128; OLG Oldenburg, VRS 9, S. 36/37; OLG Hamm, VRS 8, S. 5 ; OLG Köln, NJW 1951, S. 729; BGH VRS 8, S. 274/275; *Arbab-Zadeh,* NJW1965, S. 1049; *Arloth,* GA 1985, S. 493; *Erdsiek*, NJW 1963, S. 632 ff.; *Münch,* DAR 1957, S. 205 ff.; *Pieper*, Die Verkehrsunfallflucht, S. 18; *Schüler*, Die strafrechtliche Beurteilung der Flucht, S. 52.

als erwünschte Nebenwirkung der Strafnorm gesehen.[294] Zur Rechtfertigung der öffentlich-rechtlichen Rechtsgutsbetrachtung wurde ausgeführt, dass das Aufklärungsinteresse des Staates sowohl dazu diene, die Verwaltungsbehörden bei der Erforschung von Unfallursachen zwecks präventiver Maßnahmen zu unterstützen[295] als auch die Strafverfolgungsbehörden bei der Ermittlung des Täters zwecks repressiver Maßnahmen.[296] Dies wiederum setzte eine umfassende Unfallaufklärung voraus, da erst im Anschluss daran Maßnahmen zur weiteren – besseren – Verkehrssicherung getroffen werden könnten.[297] Der Schutz der privaten Beweissicherungsinteressen der Unfallbeteiligten war ein erwünschter Nebeneffekt.[298]

Schon bald wurde die öffentlich-rechtliche Rechtsgutstheorie jedoch heftig angegriffen.[299] Vordergründig kritisierte man, dass die Verkehrsunfallflucht das Strafverfolgungsinteresse nicht schützen könne, da eine Vorschrift, die auf solchen Überlegungen beruhe, gegen das Verbot des Selbstbelastungszwangs und damit gegen die Gesamtrechtsordnung verstoße, indem sie die Flucht, die natürlichste Begünstigungshandlung des Täters unter Strafe stellt.[300] Ein Wertungswiderspruch werde bereits daraus ersichtlich, dass nicht einmal bei der Verletzung hochwertiger Rechtsgüter wie das des menschlichen Lebens (§§ 211 ff. StGB) sowie der körperlichen Unversehrtheit (§§ 223 ff. StGB) ein sich an die Tat anschließendes öffentliches Feststellungsinteresse zum eigenständigen Rechtsgut ausgestaltet werde.[301]

Darüber hinaus bereitete den Gerichten der Schutz des öffentlichen Feststellungsinteresses in den Fällen Probleme, wo offensichtlich keine Straftat begangen worden war, weil gar kein Schaden verursacht wurde oder in Fällen wo ein Schaden verursacht wurde die Schadenshöhe unter einer bestimmten Erheblichkeitsschwelle lag oder die Beteiligten einvernehmlich auf die Ermöglichung der Fest-

---

294 Ausführlich *Blum von Ann,* Die Straftat des unerlaubten Sich-Entfernens vom Unfallort, S.3/4; *Pieper*, Die Verkehrsunfallflucht, S. 20; *Schüler*, Die strafrechtliche Beurteilung der Flucht, S. 44.

295 Vgl. BGH, VRS 8, S. 272 (274 /275); OLG Köln, NJW 1951, S. 729; *Erdsiek,* NJW 1963, S. 632 (634); *Schüler*, Die strafrechtliche Beurteilung der Flucht, S. 45.

296 Aufschlussreich *Berger*, DAR 1955, S. 150; *Pieper*, Die Flucht nach einem Verkehrsunfallflucht, S. 18.

297 Dazu *Blum von Ann,* Die Straftat des unerlaubten Sich-Entfernens vom Unfallort, S. 4.

298 So *Pieper*, Die Flucht nach einem Verkehrsunfallflucht, S. 16; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 28.

299 Vgl. zu den Gründen insbesondere BT-Drucksache 7/3503, S. 3; *Blum von Ann,* Die Straftat des unerlaubten Sich-Entfernens vom Unfallort, S. 4; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 20.

300 So ausdrücklich *Küper,* Die Flucht nach einem Verkehrsunfall, S. 31 ff.; *Sälzer,* Die Verkehrsunfallflucht im geltenden und künftigen Strafrecht, S. 9; *Schüler*, Die strafrechtliche Beurteilung der Flucht, S. 41; *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 29.

301 Treffend *Küper,* Die Flucht nach einem Verkehrsunfall, S. 31 ff.

stellungen verzichten.[302] Für die Sicherung von strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Maßnahmen spielt es regelmäßig keine Rolle, ob der Täter nur sich selbst einen Schaden zugefügt hat oder die Unfallbeteiligten einvernehmlich auf weitere – insbesondere polizeiliche – Feststellungen verzichtet haben. Der Täter hat nach den Vorgaben des § 142 StGB am Unfallort zu warten oder sich nach Ablauf einer angemessenen Wartezeit nachträglich zu melden.[303]

So überrascht es nicht, dass die Gerichte ab 1950 im Wege restriktiver Gesetzesauslegung versuchten, den Alleinunfall aus dem Anwendungsbereich der Vorschrift auszuklammern.[304] Folgerichtig zeichnete sich in der Rechtsprechung schon früh eine Abkehr von der Theorie des öffentlichen Feststellungsinteresses ab, während diese im Schrifttum noch lange Anhänger fand.[305]

2. *Die privat-rechtliche Rechtsgutstheorie*

Im Gegensatz zur öffentlich-rechtlichen sieht die privat-rechtliche Rechtsgutstheorie vor, dass entsprechend dem Willen des Gesetzgebers allein das private Beweissicherungsinteresse der Unfallbeteiligten geschützt werden soll, um berechtigte zivilrechtliche Ansprüche zu sichern.[306] Durch das Grundsatzurteil des Bundesverfassungsgerichtes vom 26.5.1955[307] setzte sich die noch heute allgemein anerkannte privat-rechtliche Rechtsgutstheorie insoweit durch, als nunmehr gilt: Das Feststellungsinteresse der Unfallbeteiligten an der Unfallaufklärung zur Sicherung der zivilrechtlichen Ansprüche wird unter Schutz gestellt.[308] Im Laufe der Zeit schlossen sich Rechtsprechung[309] und Literatur[310] nahezu einhellig dieser

---

302 Hierzu *Freund,* GA 1987 S. 536 (538); *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 20.

303 Dazu auch *Freund,* GA 1987 S. 536 (538), *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 21; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 13 ff.

304 Vgl. BayObLG, VRS 4, S. 209 ff.; OLG Oldenburg, VRS 9, S. 138.

305 Näher *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 21.

306 So bereits Begründung zu § 347 E 1960 S. 492; E 1962 S. 530; BT-Drucksache 7/2434 S. 4/5; BT-Drucksache 7/3503 S, 3; *Arbab-Zadeh,* NJW1965, S. 1049.

307 Vgl. BVerfGE 16, 191.

308 Vgl. BT-Drucksache 7/2434, S. 4/5; 7/3505, S. 3;. BGHSt 18, 114 (118/119); BVerfGE, NJW 1963, 1195; OLG Bremen VRS 10, 278 (279/280); BayObLG VRS 14, 187 ff. und VRS 21, 205/206; OLG Saarbrücken VRS 19, 276.

309 Vgl. BVerfGE 16, S. 193; BayObLG VRS 4, S. 209; BGHSt 8, S. 263, 265; BGHSt 24, S. 385; BGHSt 27, S. 133; BGHSt 29, S. 138 ff., 142; BGH VRS 16, 118; BGH VRS 18, S. 286 ff., 288; OLG Hamburg, NJW 1960, S. 1483; OLG Saarbrücken, VRS 21, S. 48 ff., 50; OLG Bremen, DAR 1956, S. 250; OLG Hamm, VRS 15, S. 340; OLG Köln, VRS 13, S. 351; OLG Oldenburg, VRS 9, S. 138.

Sichtweise an.[311] Neben diesem geschützten privaten Beweissicherungsinteresse kann das Rechtsgut des öffentlichen Interesses an Strafverfolgungs- oder Verwaltungsmaßnahmen keinen Bestand mehr haben.[312] Dessen ungeachtet ist die Ermöglichung repressiver und präventiver staatlicher Maßnahmen eine durchaus begrüßte Nebenfolge.[313] Da die öffentlichen Belange nicht geschützt werden sollen, ist der Standort der Vorschrift im Abschnitt „Straftaten gegen die öffentliche Ordnung" systematisch und dogmatisch nicht passend.[314]

3. „Beweisinteressen der Unfallbeteiligten" als Rechtsgut des § 142 StGB

Erst durch die Novelle des § 142 StGB im Jahre 1975 wurden die Grundsätze der privat-rechtlichen Rechtsguttheorie im Gesetzestext verankert. Das geschützte Rechtsgut, „die Sicherung zivilrechtlicher Interessen der Unfallbeteiligten an der Durchsetzung begründeter sowie an der Abwehr unbegründeter Schadensersatzansprüche"[315] kam klar zum Ausdruck. So soll nach dem Willen des Gesetzgebers nicht nur der Schutz des potentiellen Anspruchsinhaber – des „Geschädigten" – gewährleistet werden, sondern der Schutz aller Unfallbeteiligten, d.h. auch der Schädiger erhält durch § 142 StGB Schutz vor unberechtigten Schadensersatzansprüchen.[316] Allerdings werden lediglich die zur Durchsetzung erforderlichen Beweise unter Strafandrohung gesichert, es erfolgt keine endgültige zivilrechtliche Anspruchssicherung.[317] Die Notwendigkeit der Sicherung der privaten Beweissicherungsinteressen ergibt sich nicht nur aus einem erhöhten Aufklärungsinteresse hinsichtlich der Identität der Unfallbeteiligten und des Unfallhergangs, sondern auch wegen des gesteigerten Schutzbedürfnisses der Unfallbeteiligten.

---

[310] Siehe *Dünnebier,* GA 1957, S. 33 ff.; *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 142 Rdnr. 20; *Maurach/Schröder/Maiwald*, Strafrecht BT 1, § 49 Rdnr. 6; SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 2; *Tröndle/Fischer,* § 142 Rdnr. 4.

[311] Lediglich OLG Hamm, VRS 13, S. 137 und AG Ulm, NJW 1963, S. 688 haben später noch ausdrücklich die öffentlich-rechtliche Theorie bejaht.

[312] Vgl. BT-Drucksache 7/3503, S. 3; *Küper,* Die Flucht nach einem Verkehrsunfall, S. 41 ff.

[313] Vgl. BT-Drucksache 7/2434, S. 5.

[314] Statt vieler *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 140.

[315] Siehe BT-Drucksache 7/2434, S. 4 ff; *Arloth*, GA 1985, S. 492 (493); *Bringewat*, JA 1977, S. 231; Schönke/Schröder-*Cramer*, § 142 Rdnr. 1; SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 2.

[316] Dazu näher *Pfannmüller,* Das Verhalten nach einem Verkehrsunfall, S. 127 mit Verweis auf BT-Drucksache 7/2434, S. 4/5; *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 32.

[317] So auch *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 34; *Pfannmüller,* Das Verhalten nach einem Verkehrsunfall, S. 93/94 m.w.N.; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 29.

II. Gesteigertes Schutzbedürfnis des privaten Feststellungsinteresses

Fest steht, dass Intention des Gesetzgebers nicht nur der Schutz der potenziellen Anspruchsinhaber war, sondern die Beweissicherungsinteressen aller Unfallbeteiligten. Auch der Unfallverursacher bekommt so den Schutz vor möglicherweise unberechtigten Schadensersatzansprüchen.[318] Dieser Schutz ist auch im Zuge des immer weiter ansteigenden Verkehrsaufkommens notwendig. Der moderne Straßenverkehr zeichnet sich nämlich nicht allein durch ein hohes Schadensrisiko aus, vielmehr besteht eine besondere Schadenshäufigkeit, die mit der Gefahr von Vermögenseinbußen gekoppelt ist.[319] Ein nur leichtes Fehlverhalten genügt zur Herbeiführung von erheblichen Vermögensschäden. In fast keinem anderen Sozialbereich gelangt ein Mensch so rasch in eine Situation, aus der sich Schadensersatzansprüche ergeben können.[320] Diesem erhöhten Schadensrisiko kann kaum ein Verkehrsteilnehmer entgehen, da die Teilnahme am modernen Straßenverkehr ein fast alle Menschen betreffender Lebensbereich darstellt.[321] Aus diesem Grund ist es ein Gebot der Vernunft, im Wege strafrechtlicher Reglementierung dafür Sorge zu tragen, dass den Opfern des Straßenverkehrs ein gerechter Schadensausgleich gewährt wird, wie es in anderen Sozialbereichen üblich ist.[322]

In diesem Zusammenhang wird kritisiert, dass im Straßenverkehr die Anforderungen an Aufmerksamkeit und Reaktionsvermögen der Verkehrsteilnehmer verschärft wurden, ohne dass der Zugang zum Straßenverkehr insoweit einer Prüfung, geschweige denn einer fortdauernden Kontrolle unterliegt.[323] Da die Teilnahme am Straßenverkehr inzwischen gleichsam zur freien Entfaltung der Persönlichkeit und zur Freiheit der Berufsausübung gerechnet wird, kann sie nur an durchschnittliche Anforderungen geknüpft werden. Daher ist es nur allzu verständlich, dass sich der „moderne Straßenverkehr zu einem durch ein hohes Schadensrisiko gekennzeichneten Lebensbereich“[324] entwickelt hat. Das erhöhte Aufklärungsbedürfnis der Unfallbeteiligten entspricht insoweit dem hohen Schadensrisiko, da verschiedene Risikofaktoren den Verlust von Schadensersatzansprüchen

318 Hierzu *Geppert*, GA 1970, S. 1 (4); *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 82; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 32.

319 Ausführlich *Blum von Ann,* Die Straftat des unerlaubten Sich-Entfernens vom Unfallort, S. 12; *Hoffmann,* Die Verkehrsunfallflucht, S. 57.

320 So etwa *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 43/44; *Hoffmann,* Die Verkehrsunfallflucht, S. 59.

321 Treffend *Blum von Ann,* Die Straftat des unerlaubten Sich-Entfernens vom Unfallort, S. 13.

322 Dazu *Blum von Ann,* Die Straftat des unerlaubten Sich-Entfernens vom Unfallort, S. 13; *Hoffmann,* Die Verkehrsunfallflucht, S. 59; *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 44; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 40.

323 Ausführlich etwa *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 32; *Pfannmüller,* Das Verhalten nach einem Verkehrsunfall, S. 97 ff.

324 *Blum von Ann,* Die Straftat des unerlaubten Sich-Entfernens vom Unfallort, S. 10.

fördern, wie ein hoher „Fluchtanreiz“,[325] eine hohe „Fluchtgefahr“[326] sowie eine „gesteigerte Vereitelungsgefahr zivilrechtlicher Ansprüche“[327].

Diese *objektiven* Faktoren beruhen vor allem auf den Besonderheiten im Straßenverkehr wie der Anonymität der Verkehrsteilnehmer, der Dichte und Schnelligkeit des Verkehrs. Ereignen sich doch die meisten Verkehrsunfälle zwischen einander völlig unbekannten Personen, lässt gerade die Anonymität der Verkehrsteilnehmer beim Täter einen erhöhten Fluchtanreiz entstehen.[328] Der Täter besitzt eine reelle Chance unentdeckt zu bleiben, wenn er sich vorzeitig entfernt. *Subjektiv* wird der Täter zum vorzeitigen Entfernen dadurch veranlasst, dass ihm in der Regel der persönliche Kontakt zum Geschädigten fehlt – im Gegensatz zu Schadensereignissen im Zivilrecht.[329] Die Anonymität führt aber nicht nur zu einer erhöhten Fluchtgefahr, sondern auch zu einem gesteigerten Risiko der Vereitelung der Geltendmachung zivilrechtlicher Ansprüche. Diese Risikofaktoren legen die Vermutung nahe, dass nach einem Verkehrsunfall ein erheblich größerer Fluchtanreiz im Vergleich zu anderen Sozialbereichen besteht.[330] Für die Annahme eines besonderen Aufklärungsbedürfnisses spricht nicht nur die statisch belegte sehr hohe Fluchthäufigkeit, sondern auch die „Mannigfaltigkeit“ der Unfallursachen.[331] Letztendlich kann aber diese These nicht exakt bewiesen werden, weil es an geeignetem Zahlenmaterial mangelt. Dennoch indizieren die Faktoren – hoher „Fluchtanreiz“, eine hohe „Fluchtgefahr“ sowie eine „gesteigerte Vereitelungsgefahr zivilrechtlicher Ansprüche“, dass ein erhöhtes Aufklärungsinteresse besteht, welches zu einem gesteigertes Schutzbedürfnis führt und somit den Schutz der privaten Beweissicherungsinteressen aller Unfallbeteiligten erfordert.[332]

---

[325] Näher *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 36; *Pfannmüller,* Das Verhalten nach einem Verkehrsunfall, S. 93.

[326] Wiederum *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 36.

[327] Dazu *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 31.

[328] Etwa *Blum von Ann,* Die Straftat des unerlaubten Sich-Entfernens vom Unfallort, S. 11; *Duttge,* JR 2001, S. 181 (182/183); *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 36/37; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 32; *Maurach/Schroeder/Maiwald*, § 49, Rdnr. 13; LK-*Geppert,* § 142 Rdnr. 3.

[329] Aufschlussreich *Küper,* Die Flucht nach einem Verkehrsunfall, S. 64.

[330] In diesem Sinne *Erdsiek*, NJW 1963, S. 633 (634); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 40

[331] Dazu *Blum von Ann,* Die Straftat des unerlaubten Sich-Entfernens vom Unfallort, S. 11/12.

[332] Ausführlich *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 40.

III. Präventionsziel und Sozialisierung

Der Schutz von Straßenunfallgeschädigten ist nicht zuletzt durch das erhöhte Aufklärungsinteresse und dem gesteigerten Schutzbedürfnis gerechtfertigt. Intention des Gesetzgebers ist *generalpräventiv*[333] einzuwirken, d.h. das Gebot zu vermitteln am Unfallort zu bleiben, obwohl instinktiv eher die Neigung zur Flucht besteht. Ob diese gesetzgeberische Intention befolgt wird, mag dahinstehen, da § 142 StGB einen *verkehrspädagogisch-generalpräventiven* Effekt beabsichtigt. Jedermann soll als selbstverständliche „instinktive" Verhaltensregel lernen, dass nach einem Verkehrsunfall an Ort und Stelle auf das Eintreffen eines Feststellungsinteressenten zu warten ist.[334] Auf diesem Weg dient die Beweissicherung dem Schutz des Individualgutes Vermögen und der sozialen Werte der Gesellschaft.

B. Die Deliktsnatur des § 142 StGB

I. § 142 StGB als abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt

Zum Schutz des Rechtsgutes hat der Gesetzgeber § 142 StGB als *abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt* gestaltet.[335] Der Tatbestand setzt weder tatsächlich das Bestehen fremder Schadensersatzansprüche voraus noch eine erwiesene Verschlechterung des Feststellungsinteresses.[336] Im Unterschied zu den konkreten Gefährdungsdelikten (z.B. § 315c StGB), die von der Prämisse ausgehen, dass der schädliche Erfolg in der „konkreten Verunsicherung" eines geschützten Rechtsobjekts besteht, ist bei den abstrakten Gefährdungsdelikten (z.B. § 316 StGB) kein konkretes Angriffsobjekt in seiner Existenz oder Sicherheit betroffen.[337] Zur Erfüllung des objektiven Tatbestandes muss keine Verletzung oder eine konkrete Gefährdung des durch die Vorschrift geschützten Rechtsguts eintreten.[338] Es genügt also der bloße Verdacht, dass der Verkehrsteilnehmer Unfallbeteiligter und somit einem Strafbarkeitsrisiko ausgesetzt ist. Wobei Unfallbeteiligter jeder ist, dessen

---

333 Zum Präventionszweck des § 142 StGB vgl. *Haffke,* Tiefenpsychologie und Generalprävention, S. 79 ff., 169 ff.; *Klein,* NJW 1989, S. 1633 ff.; *Ruck*, § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 20 ff.; *Weigend*, in FS-Miyazawa, S. 552; *Weigend*, in FS-Tröndle, S. 753 (757).

334 So *Weigend*, in FS-Tröndle, S. (753) 757/758.

335 Vgl. *Arzt/Weber,* Strafrecht BT, § 142 Rdnr. 50; *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. I, S. 17; *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (151); *Janiszewski*, Verkehrsstrafrecht, Rdnr. 475; *Magdowski,* Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsreform, S. 63/64; *Müller-Dürholt,* Die Gefährdung des Straßenverkehrs, S. 12; LK-*Geppert*, § 142 Rdnr. 1, 70 ff.; *Schröder*, Jura 1987, S. 113 (116); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 42 ff.; *Weigend* in FS-Miyazawa 1995, S. 549 (551).

336 Vgl. *Graul,* Abstrakte Gefährdungsdelikte, S. 140.

337 Statt vieler Schönke/Schröder-*Heine,* Vor §§ 306 Rdnr.3.

338 Näher *Graul,* Abstrakte Gefährdungsdelikte, S. 355 m.w.N.; *Magdowski,* Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsreform, S. 61; *Schünemann,* JA 1975, S. 787 (793).

Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.[339]

1. *Allgemeine Kritik an den abstrakten Gefährdungsdelikten*

Nicht allein die „Verdachtsbestrafung" des § 142 StGB wird beanstandet, auch bestehen allgemeine Streitpunkte gegen die abstrakten Gefährdungsdelikte: So hat die gesetzliche Abstraktion von jeder Kausal- und konkreten Erfolgsbeziehung bei den abstrakten Gefährdungsdelikten dem Gesetzgeber und der Praxis schwerwiegende Vorwürfe eingebracht.[340] Die abstrakten Gefährdungsdelikte werden nicht selten als „Widerspruch gegen das Schuldprinzip" und sogar als „symbolisches Strafrecht" kritisiert. Die Problematik liegt nicht nur darin, dass die Gefährlichkeit gesetzgeberisches Motiv oder gesetzliche Vermutung ist, sondern auch, dass die Anwendung des Strafrechts durch den Verzicht auf einen Schaden oder Kausalitätsnachweis erleichtert wird und das Strafrecht sich an der Prävention und den Sicherheitsbedürfnissen orientiert.

Insoweit ist die „grundsätzliche Daseinberechtigung" abstrakter Gefährdungsdelikte im Kriminalstrafrecht heftig umstritten. Es ist äußerst fraglich, ob und inwieweit Verhaltensweisen, in denen sich *ex ante* der Eintritt einer Rechtsgutsverletzung nicht zuverlässig bestimmen lässt und *ex post* eine solche Möglichkeit sogar sicher auszuschließen ist, überhaupt mit Kriminalstrafe bedroht und sanktioniert werden dürfen.[341] Für die abstrakten Gefährdungsdelikte könnte daher angenommen werden, dass unter dogmatischen Gesichtspunkt kein Unterschied zu den schlichen „Tätigkeitsdelikten" vorliegt.[342] Da im Einzelfall keine Gefährdung vorliegen muss, kann gegen eine strafrechtliche Sanktion der nahe liegende Einwand vorgebracht werden, dass der Täter auch dann bestraft wird, wenn Tatbestandsverwirklichungen abstrakter Gefährdungsdelikte in concreto ungefährlich sind.[343] Daher besteht die Gefahr, dass abstrakte Gefährdungsdelikte zu Ungehorsamsdelikten herabgestuft werden und gegen das als Inhalt des Schuldprinzips verankerten Grundsatz verstoßen, dass Kriminalstrafe materielles Unrecht voraussetzt.[344]

---

339 Dazu *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 44.

340 Einen Überblick über den Streitstand gibt Schönke/Schröder-*Heine*, Vor §§ 306 Rdnr. 3a m.w.N.

341 Dazu näher *Hassemer,* ZRP 1992, S. 378 (381); Schönke/Schröder-*Heine,* Vorbem. §§ 306 ff. Rdnr. 3a m.w.N.; *Wohlers*, Deliktstypen des Präventionsstrafrechts, S. 51 ff., 212 ff.; *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 349 ff. m.w.N.

342 Hierzu *Horn,* Konkrete Gefährdungsdelikte, S. 27; *Ostendorf,* JuS 1982, S. 426 (429); a.A. *Graul,* Abstrakte Gefährdungsdelikte, S. 23, 109, die darauf hinweist, dass abstrakte Gefährdungsdelikte durchaus Erfolgsdelikte, sogar Verletzungs- oder Erfolgsdelikte im „formellen Sinne" sein könnten.

343 Vgl. Schönke/Schröder-*Heine*, Vor §§ 306 ff., Rdnr. 3a.

344 So *Graul*, Abstrakte Gefährdungsdelikte, S. 232.

So wird einerseits gerügt, dass es an einer Legitimation für diese Deliktsgruppe fehle,[345] andererseits wird eine Einschränkung der abstrakten Gefährdungsdelikte gefordert, wobei das „Ob" und „Wie" sehr umstritten ist. Vermittelnde Ansichten differenzieren zwischen solchen abstrakten Gefährdungsdelikten, deren Daseinsberechtigung gerechtfertigt ist und solchen, bei denen eine deutliche Überkriminalisierung resultiert.[346] Abstrakte Gefährdungsdelikte sind demnach nur dann legitimierbar, „wo es um den Schutz bedeutsamer Interessen des Einzelnen oder der Gemeinschaft geht und wo der staatliche Gesetzgeber vor Schaffung eines abstrakten Gefährdungsdelikts abwägend zugleich nach den möglicherweise ebenfalls berechtigten Interessen des Einzelnen an der zu inkriminierenden Verhaltensweise gefragt hat"[347].

Einige dieser „Restriktionsvorschläge" widersprechen so offensichtlich dem geltenden Gesetz, dass sie nur noch historische Bedeutung haben.[348] Bevor man sich auf eine Debatte über mögliche Eingrenzungen der abstrakten Gefährdungsdelikte einlässt, ist zu untersuchen, ob überhaupt eine stichhaltige Begründung zur Legitimation dieser Deliktsgruppe besteht. Da die Zahl der bestehenden Interpretationsmodelle so zahlreich ist, werden im Rahmen dieser Arbeit nur einige der wichtigsten Vorschläge dargestellt.

a. Konzept eines „Risikostrafrechts"

Unter Anknüpfung an § 306a Abs. 1 Nr. 1 StGB führt *Kratzsch*[349] zur Legitimation der abstrakten Gefährdungsdelikte aus, dass bei dieser Vorschrift von jeder individuellen Beziehung zum konkreten Handlungsobjekt zu abstrahieren sei. Demnach stellt sich die Frage, ob und inwieweit der Täter die drohende Rechtsgutsbeeinträchtigung verhindern konnte. Der Unrechts- und Schuldvorwurf sei allein in der Handlung des Inbrandsetzens zu sehen und nicht darin, dass der Täter nicht das Erforderliche zur Abwehr der Rechtsgutgefährdung veranlasst habe. So umfasse § 306a Abs. 1 Nr. 1 StGB eine Vielzahl von Konstellationen, in denen es nur von wechselseitig bedingten Zufallsereignissen abhänge, ob ein potentielles Opfer in den Wirkungskreis der Gefährdungshandlung eintrete.[350] Ein hinreichender Lebensschutz könne aber nur dann geschaffen werden, wenn von jeder individuellen Beziehung zu einem möglichen Erfolg abstrahiert wird. Die Mög-

---

[345] Kritisch *Hassemer,* NStZ 1989, S. 553 (558); *Jescheck/Weigend,* Strafrecht AT, S. 264/265; Schönke/Schröder-*Heine*, Vor §§ 306 Rdnr. 3a; *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 349 m.w.N.

[346] Dazu näher *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 349/350 m.w.N.

[347] Ausführlich *Geppert,* in GS-Schlüchter, S. 43 (55); *Hassemer,* ZRP 1982, S. 378; *Schünemann,* GA 1995, S. 201 (231/214); *Weigend,* in FS-Triffterer, S. 695 (710 ff.)

[348] So wie das Interpretationsmodell von *Binding*, Die Normen und ihre Übertretung, S. 11.

[349] In: Verhaltenssteuerung, S. 112/113.

[350] Näher *Kratzsch,* Verhaltenssteuerung, S. 113/114, 274/275, 278.

lichkeit einer Fehlprognose des Täters sei ausgeschlossen, da es bei § 306a Abs. 1 Nr. 1 StGB auf das Erkennenkönnen der zufallsabhängigen Gefahrensituationen überhaupt nicht ankommt.[351] Drohende Rechtsgutsverletzungen wären – soweit vertretbar – möglichst lückenlos durch ein System von Regelungen zu bekämpfen.[352] In Bezug auf den Rechtsgüterschutz habe der Gesetzgeber die „zentralistische Lösung" in § 306a Abs. 1 Nr. 1 StGB gewählt. Die wesentlichen Aufgaben der Gefahrenabwehr übernimmt der Gesetzgeber selbst, so dass sich die Verantwortung des Täters nur auf die Vermeidung genau umrissener Handlungen beschränkt. Daher stellen abstrakte Gefährdungsdelikte aus Sicht der potentiellen Opfer die wohl optimale Form des Rechtsgüterschutzes.[353]

Dieser Legitimationsversuch ist sowohl in den Prämissen als auch in den Konsequenzen erheblichen Zweifeln ausgesetzt. Ein derart an Präventionskalkülen und Steuerungsleistungen orientierter Begründungsversuch von „Risikostrafrecht" überschreitet die Grenzen zur Gefahrenabwehr und stellt sich als Polizeistrafrecht dar.[354] Die abstrakten Gefährdungsdelikte erhalten als eine Art polizeilicher Gefahrenabwehrverordnung ihre Daseinsberechtigung. Klassische präventionsrechtliche Aufgaben werden unzulässigerweise mit dem Strafrecht verbunden.[355] Hierdurch wird nicht nur die notwendige Trennung von präventiven und repressiven Aufgaben missachtet, sondern auch der mit dem Strafrecht verbundene ultima-ratio-Grundsatz verletzt.[356]

Abschließend ist anzumerken, dass der Legitimationsversuch von *Kratzsch* „zu einseitig die Unterbringung von Risiken unter Abstraktion von den individuellen Umständen betont"[357], wodurch die Gefahr begründet ist, dass mit dem Strafrecht verbundene fundamentale Grundsätze ausgehöhlt werden. Darüber hinaus wird nach den Überlegungen von *Kratzsch* der Täter nicht mehr als autonomes Rechtssubjekt angesehen.[358] In Anbetracht der aufgezeigten Kritikpunkte ist die Konzeption von *Kratzsch* zur Rechtfertigung der Legitimation der abstrakten Gefährdungsdelikte abzulehnen.[359]

---

[351] So *Kratzsch,* Verhaltenssteuerung, S. 114; *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 360.

[352] Siehe *Kratzsch,* Verhaltenssteuerung, S. 119/120.

[353] Im einzelnen *Kratzsch,* Verhaltenssteuerung, S. 115 ff.

[354] So etwa *Herzog,* Gesellschaftliche Unsicherheit, S. 39; *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 363.

[355] Wiederum *Herzog,* Gesellschaftliche Unsicherheit, S. 39; *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 363.

[356] Dazu *Kindhäuser*, Gefährdung als Straftat, S. 271 Fn. 1; *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 364.

[357] *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 364.

[358] Zutreffend *Herzog,* Gesellschaftliche Unsicherheit, S. 40; vgl. auch *Schlüchter,* Grenzen strafbarer Fahrlässigkeit, S. 74.

[359] Zu diesem Ergebnis gelangen auch *Herzog,* Gesellschaftliche Unsicherheit, S. 40; *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 364.

b. Schutz gefahrloser Rechtsgüterverfügung

Kindhäuser[360] rechtfertigt die Daseinsberechtigung der abstrakten Gefährdungsdelikte, indem er den entscheidenden Aspekt darin sieht, dass die abstrakte Gefährdung eine Beeinträchtigung normativ garantierter Sicherheit sei. Bei der Gewährleistung von Sicherheit müssen auch nicht erwiesen schädliche Verhaltenseffekte vermieden werden.[361] Die Sicherheit, gefahrlos über Güter verfügen zu können, sei legitimer Bestandteil des Rechtsgüterschutzes, wenn Rechtsgüter als Güter definiert werden, die der freien persönlichen Entfaltung dienen.[362] Die Wirkung der gefährlichen Handlung besteht in einer – wenn auch nur kurz andauernden – Beeinträchtigung der Verfügbarkeit über ein Gut. Hierin liege ein Schaden „*sui generis*".[363] So sei beispielsweise das Überholen in einer unübersichtlichen Kurve, wenn kein Fahrzeug entgegenkommt, eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, da ein Kraftfahrer darauf vertrauen könnte, dass niemand verbotenerweise in der Kurve überholt.[364] Die Tatsache, dass das im allgemeinen schadensrelevante Verhalten des Täters nicht im Einzelfall zu einer konkreten Gefährdung führt, beruht „auf einem Zufall und ist deshalb *quantité negligeable*; Zufälle sind keine Größen, auf die bei einer rationalen Verfügung über Güter gebaut werden könnte"[365]. Bei der schweren Brandstiftung nach § 306a Abs. 1 Nr. 1 StGB, dem „Prototyp"[366] des abstrakten Gefährdungsdelikts, ist die Möglichkeit des Wohnens in den fraglichen Räumen ohne Furcht vor einer Gefährdung durch einen Brand geschützt. Nur so wird die Unfähigkeit der Bewohner zur Schadensvorsorge normativ kompensiert.[367] Klarstellend zu diesem Legitimationsversuch ist auszuführen, dass der Autor nicht für eine pauschalisierte Kriminalisierung eintritt, sondern das Hauptanwendungsfeld der abstrakten Gefährdungsdelikte im Ordnungswidrigkeitenrecht sieht.[368]

Die Ausweitung des Rechtsgüterschutzes hin zum Schutz gefahrloser Rechtsgüterverfügung[369] wirft insoweit Bedenken auf, als die Gefahr besteht, „den abstrakten Gefährdungsdelikten durch eine entsprechend starke Ausdehnung und eher vage gehaltene Formulierung des durch diese Bestimmung geschützten

---

[360] In: Gefährdung als Straftat, S. 290.

[361] Dazu *Kindhäuser*, Gefährdung als Straftat, S. 283; vgl. auch *Koriath,* GA 2001 S. 51 (63/64).

[362] Hierzu *Kindhäuser*, Gefährdung als Straftat, S. 287*; Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 352.

[363] So *Kindhäuser*, Gefährdung als Straftat, S. 211; vgl. auch *Koriath,* GA 2001 S. 51 (64).

[364] Explizit *Kindhäuser*, Gefährdung als Straftat, S. 292.

[365] *Kindhäuser*, Gefährdung als Straftat, S. 293.

[366] *Kratzsch,* JuS 1994, S. 372 (373).

[367] Dazu *Kindhäuser*, Gefährdung als Straftat, S. 296/297.

[368] So *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 354.

[369] Treffend *Herzog,* Gesellschaftliche Unsicherheit, S. 41.

Rechtsguts ihre Existenzberechtigung zu verleihen“[370]. Je unbestimmter die Voraussetzungen formuliert sind, desto weniger Schwierigkeiten bereitet es, die mit den abstrakten Gefährdungsdelikten einhergehende Vorverlagerung zu rechtfertigen. Insoweit ist der von *Kindhäuser* verwendete Begriff der „Sicherheit“ zu weitläufig, denn er könnte ohne weiteres als Grundlage für eine Ausdehnung des Strafrechts genutzt werden. Folglich wird unter dem Stichwort „Sicherung angstfreier Daseinsgewissheit“[371] der vermehrten Einführung von abstrakten Gefährdungsdelikten der Weg geebnet werden.[372] Insgesamt betrachtet führt der Begründungsansatz von *Kindhäuser* nicht zu einer überzeugenden Legitimation der abstrakten Gefährdungsdelikte.[373]

c. Aufklärbarkeit von Kausalzusammenhängen in der modernen Gesellschaft

Bei dem Legitimationsversuch von *Schünemann*[374] bilden die abstrakten Gefährdungsdelikte ein Exempel für eine kriminalpolitisch-generalpräventive Funktionalisierung der Strafrechtsdogmatik.[375] Insoweit sieht der Autor die Vorzüge dieser Deliktsgruppe darin, dass in der gegenwärtigen Industriegesellschaft, die in ihrer Vernetzung und ihrem komplizierten Zusammenwirken einzigartig ist, multiple Kausalzusammenhänge prinzipiell nicht bis ins Detail aufgeklärt werden können.[376] Darüber hinaus sollen individuelle durch kollektive Handlungszusammenhänge ausgetauscht werden, um so den individuellen zwischenmenschlichen Kontakt durch eine anonymisierte und standardisierte Verhaltensnorm zu ersetzen.[377] So erschließe sich der Wandel vom klassischen Erfolgsdelikt zum modernen abstrakten Gefährdungsdelikt aus der Natur der Sache.[378] Bei einer Rückführung des Strafrechts auf Erfolgsdelikte verschließe man die Augen vor einer Modernisierung des Strafrechts.[379] *Schünemann*[380] bezeichnet die abstrakten Gefährdungsdelikte als das schärfste Mittel des Staates, um ein äußerst gefährliches Verhalten zu

---

[370] Ablehnend zu diesem Legitimationsmodell äußern sich *Herzog,* Gesellschaftliche Unsicherheit, S. 41 ff.; *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 354.

[371] *Kindhäuser/Tiedemann,* NStZ 1988, S. 337 (340).

[372] Zutreffend *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 354.

[373] Dies sind nur einige der Kritikpunkte zu dem Begründungsansatz. Ausführlich dazu *Herzog,* Gesellschaftliche Unsicherheit, S. 41-45; *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 355-359.

[374] In: GA 1995, S. 201 (211 ff.).

[375] Dazu *Herzog,* Gesellschaftliche Unsicherheit, S. 48.

[376] Ausdrücklich *Schünemann,* GA 1995, S. 201 (211).

[377] Dazu *Schünemann,* GA 1995, S. 201 (211); *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 365.

[378] Wiederum *Schünemann,* GA 1995, S. 201 (212).

[379] Im einzelnen *Schünemann,* GA 1995, S. 201 (213).

[380] In: GS-Meurer, S. 36 (59).

tabuisieren. Dies sei zwar primitiv und archaisch, aber unverzichtbar. So erscheint ein wirksamer Rechtsgüterschutz unter dem Gesichtspunkt der schwierigen Aufklärbarkeit multipler Kausalzusammenhänge in der modernen Gesellschaft nur durch Einsatz abstrakter Gefährdungsdelikte möglich. Im Hinblick auf das Prinzip der Verhältnismäßigkeit und der Androhungsprävention ist weiter zu berücksichtigen, dass „das Verhalten des Täters zumindest aus seiner Perspektive die Prognose einer künftigen gefährlichen Entwicklung begründet, (…) wenn der Täter selbst das weitere Geschehen nicht mehr kontrollieren kann (…) und wenn materiell eine besondere Wichtigkeit und Fragilität des letztlich geschützten Rechtsguts hinzukommt“[381]. Der Legitimationsversuch von *Schünemann* hätte letzten Endes zur Konsequenz, dass zur Überwindung der schwierigen Aufklärbarkeit von Kausalzusammenhängen und von Beweisschwierigkeiten die abstrakten Gefährdungsdelikte ihre Legitimation erfahren. Trotz der verbesserten wissenschaftlichen Erkenntnisse gibt es und wird es in jeder Zeitperiode komplexe Kausalzusammenhänge geben, die nur schwer erklärbar sind. Hieraus lässt jedoch nicht die Schaffung abstrakter Gefährdungsdelikte begründen. Dies würde ansonsten dazu führen, dass „mittels abstrakter Gefährdungsdelikte (…) die Lückenhaftigkeit unserer Erkenntnis legitimiert“[382] wird. Die Schwierigkeit der Aufklärung komplexer Kausalzusammenhänge rechtfertigt nicht automatisch die Verhängung von Strafe, sondern nur die Gefährlichkeit einer Handlung.[383]

2. *Strafgrund des § 142 StGB*

Obgleich die ausgewählten Begründungsansätze zur Legitimation abstrakter Gefährdungsdelikte im Strafrecht sich bislang als nicht stichhaltig erwiesen haben,[384] kann ihre positive und innere Rechtfertigung dennoch im Zusammenhang mit dem Rechtsgüterschutz gesehen werden. So haben abstrakte Gefährdungsdelikte in bezug auf den Rechtsgüterschutz, vor allem bei der Gewährleistung objektiver Rahmenbedingungen für die Entfaltung und Realisierung von Rechtsgütern Bedeutung. Freilich dient der Rechtsgüterschutz hierbei nicht bloß der Sicherung von Gütern einzelner Menschen, sondern der Sicherung objektiver Rahmenbedingungen der Entfaltung von Gütern.[385]

Strafgrund ist, nach der überwiegend vertretenen Theorie der „generellen Gefährlichkeit“, die auf der allgemeinen Lebenserfahrung beruhende Erkenntnis,

---

[381] *Schünemann* in GS-Meurer, S. 36 (59).

[382] *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 367.

[383] Dazu *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 367.

[384] So etwa *Herzog,* Gesellschaftliche Unsicherheit, S. 48; Schönke/Schröder-*Heine*, Vor § 306 Rdnr. 3a; *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte, S. 380.

[385] Dazu *Kindhäuser,* Rationaler Rechtsgüterschutz, S. 264; *Ders.,* Gefährdung als Straftat, S. 132 ff., 280/281.

dass bestimmte Handlungen typischerweise gefährlich sind. Unabhängig davon, ob Handlungen im Einzelfall zum Eintritt einer Verletzung oder konkreten Gefährdung führen, müssen sie aufgrund des potenziellen Gefährdungspotentials verboten werden.[386] Die Gefahr wird in diesem Kontext als ungewöhnlicher Zustand definiert, „bei dem nach den obwaltenden konkreten Umständen der Eintritt eines Schadens als wahrscheinlich gelten kann“[387]. Zweck dieser Deliktsgruppe ist die „Optimierung des Rechtsgüterschutzes“.[388] Der generellen Gefährlichkeit bestimmter Verhaltensweisen liegen auf dem ersten Blick statistische Relationen zugrunde. Dies bedeutet aber nicht, dass die generell gefährliche Handlung für das geschützte Rechtsgut in über 50 % der Fälle zu einer Verletzung führen muss.[389] Die Handlung muss nicht statistisch als gefährlich nachgewiesen worden sein, es genügt, dass die Handlung häufig gefährlich ist. Die Theorie der generellen Gefährlichkeit geht davon aus, dass es bei den abstrakten Gefährdungsdelikten sowohl an einem Gefahrerfolg als auch an der Gefährlichkeit der Handlung fehlen kann. Dieses Fazit wird als tatsächliches und rechtliches Faktum hingenommen.[390]

Allein die Gefährlichkeit der Handlung, d.h. das unerlaubte Entfernen vom Unfallort, genügt als Strafgrund des § 142 StGB: Dabei geht der Gesetzgeber bei seinen Überlegungen davon aus, dass sich in der Regel der Unfallbeteiligte der den Unfallort verlässt weder nachträglich bei der Polizei meldet, noch bei dem Geschädigten. Hierdurch wird dem Geschädigten die Grundlage für die Geltendmachung zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche entzogen und damit besteht die Möglichkeit, dass ein Vermögensschaden eintritt. Auch in den Fällen in denen der Unfallbeteiligte den Unfallort mit der Absicht verlässt „umgehend“ den Geschädigten zu ermitteln oder die Polizei zu verständigen, besteht eine abstrakte Gefährdung. Da die meisten Unfallfluchttäter der Versuchung nachgeben, auf eine nachträgliche Unfallmeldung zu verzichten. Somit steht fest, dass das Wegfahren generell (abstrakt) so gefährlich ist, dass allein die Gefährlichkeit der Handlung einhellig als Grund für die Existenz der Vorschrift angesehen wird.[391]

---

386 Ausführlich *Graul,* Abstrakte Gefährdungsdelikte, S. 144 ff.*; Kindhäuser,* Gefährdung als Straftat, S. 229 ff. u. 238 ff.

387 *Jescheck/Weigend,* Strafrecht AT, S. 211 unter Hinweis auf RGSt 30, 178 (179); *Schröder*, ZStW 81 (1969), S. 7 ff.

388 So etwa *Kratzsch,* Verhaltenssteuerung, S. 278, 119; *ders.*, JuS 1994, S. 372 (376 ff.); *Koriath,* GA 2001, S. 51 (67).

389 Vgl. *Graul,* Abstrakte Gefährdungsdelikte, S. 148

390 Wiederum *Graul,* Abstrakte Gefährdungsdelikte, S. 151 ff.

391 So etwa *Arzt/Weber,* Strafrecht BT, § 142 Rdnr. 50; *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. I, S. 17; *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (151); *Janiszewski*, Verkehrsstrafrecht, Rdnr. 475; *Magdowski,* Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsreform, S. 63/64*; Müller-Dürholt,* Die Gefährdung des Straßenverkehrs, S. 12; LK-*Geppert*, § 142 Rdnr. 1, 70 ff.; *Schröder*, Jura 1987, S. 113 (116); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 42 ff.; *Weigend* in FS-Miyazawa 1995, S. 549 (551).

3. *Verstoß gegen das Schuldprinzip*

Aber nicht nur die Legitimation des § 142 StGB als abstraktes Gefährdungsdelikt ist bislang umstritten, so wird auch ein Verstoß in das verfassungsrechtlich verankerte Schuldprinzip[392] beanstandet: Nur aufgrund des *Verdachts,* dass eine Handlung gefährlich ist und zu einem Erfolg führen könnte, wird jemand bestraft. Diese *Verdachtbestrafung* bei einem unerlaubten oder unberechtigten Entfernen vom Unfallort verstößt gegen das Schuldprinzip, da ein Unrecht der Tat nicht gegeben scheint, wenn kein Vermögensschaden bei einem Verkehrunfall verursacht wurde. Entsteht nämlich kein Vermögensschaden ist eine Sicherung von Beweisinteressen der Unfallbeteiligten nicht erforderlich. So besteht kein Beweissicherungsinteresse, wenn kein Schaden eingetreten ist.[393] Aber § 142 StGB bürdet in Gestalt eines abstrakten Gefährdungsdelikts dem Unfallfluchttäter faktisch die Beweislast für die Ungefährlichkeit seiner Handlung auf oder anders ausgedrückt: Es wird eine echte Beweislastumkehr herbeigeführt, aber ohne dem Unfallfluchttäter die Möglichkeit des Beweisantritts hinsichtlich der Ungefährlichkeit der Handlung zu eröffnen.[394] Dies hat zur Folge, dass es dem Täter nicht hilft, wenn er zu Recht oder Unrecht angenommen hat, dass sein Verhalten ungefährlich ist.[395] Aufgrund dieses Umstandes besteht die Gefahr, dass abstrakte Gefährdungsdelikte zu reinen Ungehorsamsdelikten werden und gegen den Grundsatz des Schuldprinzips verstoßen, dass Kriminalstrafe materielles Unrecht voraussetzt.[396]

Daher wird vereinzelt befürwortet, als Strafbarkeitseinschränkung den „*Gegenbeweis der Ungefährlichkeit*“ – wie etwa bei der Brandstiftung – zuzulassen.[397] Demnach kann der Täter die Ungefährlichkeit seiner Handlung beweisen. Dies wird jedoch weitgehend mit der Begründung abgelehnt, dass der „Gegenbeweis der Ungefährlichkeit“ zu einer dem Grundsatz „in dubio pro reo“ widersprechenden Beweislast führt.[398] Fordert man indessen, dass dem Täter die Gefährlichkeit seiner Handlung konkret nachgewiesen werden muss, so verwandelt man praktisch die abstrakten in konkrete Gefährdungsdelikte und verkehrt die Intention des

---

392 Eine ausdrückliche Regelung im Grundgesetz existiert nicht, aber das Bundesverfassungsgericht leitet ihn gleichwohl aus dem in Art. 20 Abs. 3 GG verkörperten Rechtsstaatsgebot ab, vgl. *Hohn,* Die Zulässigkeit materieller Beweiserleichterungen, S. 68/69 m.w.N.

393 Die Bagatellschwelle liegt bei etwa 25 € (vgl. §§ 248a StGB i.V.m. § 263 IV StGB). Zu der Grenze völlig belangloser Personen- und Sachschäden, vgl. LK-*Geppert* § 142 Rdnr. 33, 34.

394 Dazu näher *Bock*, Beweislastumkehr im materiellen Strafrecht, S. 138.

395 Ausdrücklich *Kaufmann*, JZ 1963, S. 425 (432).

396 So etwa *Graul*, Abstrakte Gefährdungsdelikte, S. 232.

397 Der Gegenbeweis der Ungefährlichkeit wird bei der schweren Brandstiftung nach § 306a StGB gefordert, vgl. *Schröder,* ZStW 81 (1969), S. 7 (16); Schönke/Schröder-*Heine,* vor §§ 306 ff. Rn. 3a, f.

398 So etwa *Kindhäuser,* Rationaler Rechtsgüterschutz, S. 273; *Roxin,* Strafrecht AT Bd I, § 11 Rn. 128; *Schünemann,* JA 1975, S. 787 (797).

Gesetzgebers.[399] Zur Lösung dieses Zwiespalts scheint eher die Meinung einzuleuchten, für die beschriebene Handlung zugleich eine Sorgfaltspflichtwidrigkeit in bezug auf das jeweilige geschützte Rechtsgut zu fordern.[400] So wird die Strafbarkeit der abstrakten Gefährdungsdelikte dahingehend eingeschränkt, dass die in den Tatbeständen beschriebene Handlung nur dann strafwürdig ist, wenn dem Täter zur Last gelegt wird, seine Handlung sei sorgfaltswidrig, d.h. geeignet, das Rechtsgut zu verletzen.[401] Nach dieser Auffassung ist der Unrechtsgehalt abstrakter Gefährdungsdelikte vom Erfolgsunrecht abzukoppeln und allein über das Verhaltensunrecht zu begründen. Strafwürdig ist bereits die in der Missachtung einer Verhaltenspflicht liegende Pflichtwidrigkeit als solche.[402]

Mit der durch das 6. Strafrechtsreformgesetz geschaffenen Möglichkeit, Brandstiftungen an Wohngebäuden, bei denen sich der Täter über die Abwesenheit von Menschen sorgfältig vergewissert hat, als minder schwere Fälle nach § 306a Abs. 3 StGB zu beurteilen, hat die Kontroverse etwas an Schärfe verloren. Im Unterschied zur Brandstiftung gehört die Verkehrsunfallflucht aber zu einem Massendelikt, bei der eine Herabstufung als minder schwerer Fall keine Anwendung finden kann. Ansonsten würde das Bestreben des Gesetzgebers, durch starre Regeln gewissermaßen eine Automatisierung herbeizuführen, untergehen.[403]

Daraus ist der Schluss zu ziehen, dass der Gesetzgeber legitimiert sein muss, bestimmte Formen menschlichen Verhaltens allein deswegen unter Strafe zu stellen, weil aus ihnen typischerweise Gefahren für rechtlich geschützte Interessen resultieren.[404] Dies ist besonders sinnvoll, wo sich die aus Handlungen verursachten Gefahren im einzelnen nicht absehen lassen, wie z.B. bei Waffenbesitz, Rauschgifthandel und falschem Verhalten im Straßenverkehr. Ein Straßenverkehrsrecht, welches auf dem Prinzip der konkreten Gefährdung aufgebaut wäre, ist zum Scheitern verurteilt, weil bereits Beweisschwierigkeiten seine Praktibilität unterlaufen würden.[405] Die Realisierung der Rechtsgutsverletzung bzw. Gefährlichkeit liegt in den Fällen der Verkehrsunfallflucht zwar erst dann vor, wenn ein Unfallbeteiligter ein Vermögensschaden erlitten hat. Unter Berücksichtigung dessen, das erfahrungstypisch ein Schaden bei einem Verkehrsunfall eintritt und ein Beweisverlust durch das unerlaubte oder unberechtigte Entfernen vom Unfallort einhergeht, liegt eine Schadensneigung zum Zeitpunkt des Entfernens vom Unfallort vor. Da das unerlaubte oder unberechtigte Entfernen vom Unfallort eine gestei-

399 Siehe *Schünemann,* JA 1975, S. 787 (797).

400 Ausführlich *Horn,* Konkrete Gefährdungsdelikte, S. 94/95; zustimmend *Roxin,* Strafrecht AT Bd. I, § 11 Rn. 129.

401 Wiederum *Horn,* Konkrete Gefährdungsdelikte, S. 28, 94.

402 Dazu *Wohlers*, Deliktstypen des Präventionsstrafrechts, S. 289.

403 So *Schünemann,* JA 1975, S. 787 (798).

404 Treffend *Schröder,* ZStW 81 (1969), S. 7 (16).

405 Wiederum *Schröder,* ZStW 81 (1969), S. 7 (16).

gerte Wahrscheinlichkeit der Rechtsgutverletzung mitsichbringt, ist es legitimierbar, allein die Verhaltensweise als Angriff auf das allgemeine Rechtsgut Vermögen zu sehen.

Der Gesetzgeber hat nicht den „Gegenbeweis der Ungefährlichkeit" zugelassen, aber der Streit wurde dadurch entschärft, dass in der Praxis die Strafbarkeit nach § 142 StGB durch teleologische Reduktion[406] entfällt, wenn fremde Schadensersatzansprüche nicht entstanden sind oder fremde Beweissicherungsinteressen nicht oder nicht mehr beeinträchtigt werden.[407] Auch durch Einfügung der „Tätigen Reue" in Abs. 4 des § 142 StGB wurde die Debatte abgeschwächt. So hat der Gesetzgeber eine Klausel für „Bagatellsachen" festgesetzt, um den Rechtsanwender zu zwingen, die Gefährlichkeit positiv festzustellen: Wenn die Voraussetzungen der „Tätigen Reue" erfüllt sind, kann aufgrund der geringen Gefährlichkeit von Strafe abgesehen werden oder die Strafe gemildert werden. Also wird durch den Gesetzgeber eine Bestrafungseinschränkung angeboten. Der Gesetzgeber wollte hierdurch nicht den „Gegenbeweis der Ungefährlichkeit" einfügen. Gesetzgeberisches Motiv war vielmehr, den Beschuldigten vor drohenden Nachteilen wie der Belastung durch ein Strafverfahren oder einem Eintrag ins Strafregister zu befreien.

Somit steht fest, dass der Vorwurf der verbotenen *Verdachts-Inkriminierung* in dem Konstrukt des Unfallfluchttatbestandes als abstraktes Gefährdungsdelikt nicht begründet ist, da Unschuldsvermutung und strafrechtliches Schuldprinzip nicht maßgebend dafür sind, unter welchen Voraussetzungen Schuld strafbedürftig ist.[408]

II. Verstoß gegen den ultima-ratio Grundsatz

Auch kann der Konstruktion des § 142 StGB als abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt nicht entgegengehalten werden, dass ein Verstoß gegen das ultima-ratio-Prinzip vorliegt. Bekanntlich sind dem strafrechtlichen Schutz von Rechtsgütern, wie vorliegend dem Vermögen, nach dem verfassungsrechtlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit[409] Grenzen gesetzt: Nur wenn der Schutz eines Rechtsgutes auf keinem anderen Weg erreicht werden kann, dürfen staatliche

406 Die tatbestandlichen Pflichten aus § 142 Abs. 1 StGB entfallen in der Praxis, wenn nach Lage der Dinge Feststellungen zugunsten der Geschädigten oder anderer Unfallbeteiligter nicht erforderlich sind, weil Feststellungsinteressen der Berechtigten durch ein Entfernen vom Unfallort nicht beeinträchtigt werden.

407 Hierzu SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 18 ff.; *Tröndle/Fischer* § 142 Rdnr. 15 ff.

408 So *Geppert,* in GS-Schlüchter, S. 43 (55) m.w.N.

409 Siehe *Ruck*, § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 18 ff.; *Scholz,* ZRP 1987, S. 7/8.

Sanktionen als *ultima ratio* eingesetzt werden.[410] In diesem Sinne wird vereinzelt beanstandet, dass die Kriminalisierung *jeder* Verkehrsunfallflucht mit der originären Funktion des Strafrechts, subsidiär den Rechtsgüterschutz sicherzustellen,[411] nicht zu vereinbaren ist.[412] Macht sich doch ein Unfallbeteiligter in der jetzigen Ausgestaltung sogar dann strafbar, wenn gar keine Vermögensinteressen der Berechtigten betroffen sind.

Diese Bedenken lassen sich nicht mit dem Hinweis auszuräumen, es seien nur „die Mindestregeln des Anstandes“[413] zu wahren oder, wie von *Hentschel*[414] ausgeführt: „Der einzelne selbst habe das Risiko straffällig zu werden in der Hand.“: Der Täter wird also dazu angehalten die Tat, dass unerlaubte Entfernen der Unfallstelle zu unterlassen, nur so kann er vermeiden sich strafbar zu machen. Es versteht sich von selbst, dass dies keine Lösung ist. Daher wird zur Vermeidung einer unnötigen Täterkriminalisierung eine Beschränkung des § 142 StGB auf seinen wirklichen kriminellen Gehalt befürwortet.[415] Erscheint es doch sehr bedenklich, einen praktisch jeden Bürger berührenden Bereich mit einem derartig hohen Strafbarkeitsrisiko – *echte* Kriminalstrafe – zu belasten. Zurückblickend gab es noch nie in der Geschichte des Tatbestandes der Unfallflucht so viele und so umfangreiche Pflichten zu erfüllen und ein so hohes Strafbarkeitsrisiko zu tragen. Der Unfallbeteiligte, der nur geltend macht, das Gesetz besonders gründlich gelesen zu haben, könnte sich ohne weiteres auf einen Verbotsirrtum berufen.[416]

Diese Kritikpunkte begründen keinen Verstoß gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz: Tatsächlich ist es schwierig, zwischen den verfassungsrechtlichen Grundrechten des Einzelnen (vgl. Art. 1 ff. GG) und der Interessen der Allgemeinheit abzuwägen. Mit Blick auf die beträchtlichen durch Unfallfluchten verursachten Vermögensschäden ist es jedoch schwer zu widerlegen, dass die Interessen der Allgemeinheit stark beeinträchtigt sind. Doch nicht nur die überwiegenden Interessen der Allgemeinheit bestätigen, dass kein Verstoß gegen das ultima-ratio-Prinzip vorliegt. In die Abwägungsentscheidung zwischen den verfassungsrechtlichen Grundrechten des Einzelnen und den Interessen der Allgemeinheit sind die präventionsrechtliche Ziele des § 142 StGB hinzuziehen: Handelt es sich doch bei § 142 StGB nicht um eine normale „Strafvorschrift“, bei der Gesichtspunkte der typischen Strafwürdigkeit für die begrenzende Umschreibung des Bereich des

---

410 Treffend *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1; *Ruck*, § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 36; *Scholz,* ZRP 1987, S. 7/8.

411 Zum Begriff der originären Funktion des Strafrechts vgl. BVerfGE 51, 324, 343; *Bockelmann,* in FS-Lange, 1976, S. 1.

412 Ausführlich *Duttge,* JR 2001, S. 181 (182) m.w.N.

413 *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (431).

414 *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 34 StVO Rdnr. 2.

415 So *Duttge*, JR 2001, S. 181 (182); *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1 (4).

416 Hierzu *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (431), *Heublein,* DAR 1985, S. 15; *Volk*, DAR 1982, S. 81 (87).

Strafbaren von Bedeutung sind.[417] Es muss mittels der Strafvorschrift ein „Bollwerk gegen die natürliche Wesensart des Menschen“[418] errichtet werden, um den primitiven irrationalen Fluchtimpuls oder auch Selbsterhaltungstrieb aufzuhalten.[419] Ob diese Zielsetzung durch die Kriminalisierung der Unfallflucht tatsächlich erreicht wird spielt keine Rolle, da vom Gesetzgeber ein „*verkehrspädagogisch-generalpräventiver Effekt*“[420] beabsichtigt ist. Auch kann das Rechtsgut Vermögen letztlich nur durch die Verhängung von Kriminalstrafe geschützt werden. Das präventive Ziel sowie die Interessen der Gesellschaft am Schutz ihrer Vermögensgüter rechtfertigt die Verhängung von Kriminalstrafe, so dass ein Verstoß gegen das ultima-ratio-Prinzip nicht vorliegt.

III. Umgestaltung des § 142 StGB zu einem Vermögensdelikt

Weiterer Kritikpunkt gegen § 142 StGB als abstraktes Vermögensgefährdungsdelikt ist, dass durch die Sanktion mit Kriminalstrafe bei jeder Unfallflucht – unabhängig vom Eintritt eines Vermögensschadens – der straffreie Raum aufgrund der zu weitgehenden Gefährdung vermindert oder gar aufgehoben wird. Es entsteht nicht nur der Verdacht einer verbotenen Verdachts-Inkriminierung, sondern auch einer unnötigen *Überkriminalisierung von Verkehrsteilnehmern.* Vor diesem Hintergrund wird zum Teil gefordert, dass in der gesetzesförmlichen Ausgestaltung des § 142 StGB der „vermögensrechtliche Bezug“[421] des Geschädigten zum Ausdruck kommt. Steht doch auch hinter dem Schutz des privaten Beweissicherungsinteresses letztendlich das Vermögen der Unfallgeschädigten.[422] Aber der Tatbestand des § 142 StGB stellt lediglich auf die „gefährliche Handlung“ – dem unerlaubten oder unberechtigten Entfernen vom Unfallort – ab. Ein Tatbestandsmerkmal mit vermögensrechtlichen Bezug ist nicht Voraussetzung. Im Hinblick auf eine Entkriminalisierung stellt sich die Frage, ob der vermögensrechtliche Aspekt de lege ferenda Niederschlag finden muss.

Besonders deutlich wird die Inkonsistenz des § 142 StGB durch einen Vergleich mit den zentralen Vermögenstatbeständen – dem Betrug (§ 263 StGB) und der Hehlerei (§ 259 StGB).[423] So beschränkt sich der Betrugstatbestand nach

---

417 Dazu *Weigend,* FS-Tröndle 1989, S. 753 (757).

418 *Seib,* JR 1986, S. 397 (398).

419 Näher *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (159); *Weigend,* in FS-Tröndle 1989, S. 753 (757).

420 AK-*Schild,* § 142 Rdnr. 32*; Weigend,* FS-Tröndle 1989, S. 753 (757).

421 *Duttge,* JR 2001, S. 181.

422 Dazu *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (158); *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (151); *Ruck*, § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 16 ff.; *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 31.

423 So *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (156/157).

§ 263 StGB nicht auf eine generell gefährliche Handlung, verlangt ist vielmehr ein „Erfolg“, nämlich der Vermögensschaden oder eine konkrete Vermögensgefährdung.[424] Nur in diesem Fall hat sich der rechtsgutsverletzende Erfolg realisiert.[425] Während der Betrugstatbestand das schützt, was jemand besitzt, sichert der Tatbestand der Verkehrsunfallflucht die rechtliche Durchsetzbarkeit der *Forderung* – eine Vermögensposition im Vorfeld. Beide Vorschriften dienen letztendlich dem Schutz des Vermögens.[426] Aber im Gegensatz zum § 142 StGB genügt nicht allein die (Täuschungs-) Handlung zur Vollendung des Betrugs, sondern es muss ein Vermögensschaden als Erfolg des vom Täters eingesetzten Mittels der Täuschung eintreten.[427]

Auch § 259 StGB schützt in besonderer Weise das Vermögen des einzelnen.[428] Weil durch Hehlereihandlungen die durch die Vortat begründete rechtswidrige Besitzposition aufrechterhalten wird, besteht die Funktion des § 259 StGB in der Verlängerung des strafrechtlichen Vermögensschutzes an Sachen,[429] der sog. Perpetuierungsfunktion.[430] Der Gesetzgeber knüpft bei § 259 StGB und § 142 StGB an Sachverhalte, bei deren Vorliegen regelmäßig von einer Vermögensschädigung ausgegangen werden kann. § 142 StGB knüpft an einen Verkehrsunfall an, weil mit Verkehrsunfällen meist ein Vermögensschaden einhergeht. § 259 StGB setzt eine strafbare Vortat voraus, die meist mit einer Forderung (Herausgabeanspruch des Eigentümers) verbunden ist. Bei § 259 StGB wird aber die Strafbarkeit im Gegensatz zum § 142 StGB auf die Fälle beschränkt, in denen tatsächlich ein Schaden am Vermögen entstanden ist, d.h. in dem der rechtswidrige Zustand aufrechterhalten und die Erlangung des Besitzes an dem Gegenstand vereitelt wird. Freilich unterscheidet sich der in diesen beiden Tatbeständen geregelte soziale Sachverhalt. Es darf nicht übersehen werden, dass beide Normen gleichermaßen Rechtspositionen schützen, die den Geschädigten zur Kompensation von Nachteilen zugestanden werden. Soll in § 142 StGB der Ausgleich von Vermögensnachteilen gesichert werden, so bezweckt § 259 StGB gleichsam den Schutz

---

424 Dazu *Duttge,* FS-Weber, S. 285 (297); Schönke/Schröder-*Cramer,* § 263 Rdnr. 3; *Tröndle/Fischer,* § 263 Rdnr. 0.

425 Explizit *Freund,* GA 1987, S. 536 (543); SK-*Samson/Günther*; § 263 Rdnr. 99; *Tröndle/Fischer*, § 263 Rdnr. 1b.

426 Siehe *Eich,* Die Verkehrsunfallflucht, S. 88.

427 So Schönke/Schröder-*Cramer,* § 263 Rdnr. 3.

428 Vgl. BGHSt 27, 46; 33, 52; BGH, NJW 1979, S. 2621; siehe auch *Roth*, JA 1988, S. 193 (194); *Tröndle/Fischer*, § 259 Rdnr. 1a m.w.N.

429 Ausführlich *Rengier,* Strafrecht BT I; § 22 Rdnr. 2; *Roth*, JA 1988, S. 193 (197).

430 Nach der Reform der Hehlereitatbestände durch das EGStGB vom 2.3.1974 wurden viele Stimmen laut, die nicht nur das Vermögen des Vortatgeschädigten umfasst sehen, sondern auch die „allgemeinen Sicherungsinteressen“. Die Annahme des kumulativen Rechtsgüterschutzes überzeugt aber nicht, vgl. *Roth*, JA 1988, S. 193 (194 ff.).

der Möglichkeit der Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes. Aus Opfersicht dienen beide Vorschriften der Sicherung vor Vermögensnachteilen.

Dies zeigt sich auch bei einer anderen Strafnorm, dem Vereiteln der Zwangsvollstreckung nach § 288 StGB. So untersagt diese Vorschrift dem Vollstreckungsschuldner, Bestandteile seines Vermögens zu veräußern oder auf sonstige Weise beiseite zu schaffen, um die Zwangsvollstreckung zu vereiteln.[431] Obwohl beide Vorschriften, § 142 StGB und § 288 StGB, einen wirtschaftlichen Schlusseffekt verfolgen,[432] ist im Gegensatz zu § 142 StGB Voraussetzung des § 288 StGB neben dem *Handlungsunrecht*, dem „Veräußern“ oder „Beiseiteschaffen“, der *Vereitelungserfolg*. Der vermögensrechtliche Bezug ist im Tatbestand des § 288 StGB verankert.

Es stellt sich die Frage, wie bei § 142 StGB auf das Erfordernis des „rechtsgutsverletzenden Erfolgs“ des Vermögensschadens verzichtet und allein der Pflichtverstoß am Unfallort als strafbedürftige Tat gewertet werden kann.[433] Unter diesem Blickwinkel spricht vieles dafür, im Verkehrsunfallfluchttatbestand den „wirtschaftlichen Schlusseffekt“ nicht im Vorstadium des pflichtwidrigen Verhalten *als solchem*, sondern erst im tatsächlichen „*Erfolgsunwert*“ zu verankern. Ein „Erfolgsunwert“ könnte im Verkehrsunfalltatbestand derart eingefügt werden, dass gemessen an den jeweiligen situativen Umständen und an den Erfahrungen des täglichen Lebens ein solcher zu bejahen ist, wenn mit dem *endgültigen* Verlust der Schadensersatzansprüche zuverlässig gerechnet werden muss.[434]

Dies würde dazu führen, dass § 142 StGB zu einem Vermögensdelikt oder konkreten Gefährdungsdelikt umzugestalten wäre. [435] Gegen eine Umgestaltung des § 142 StGB spricht aber *einerseits*, dass in der Praxis die Strafbarkeit nach § 142

---

[431] Die Vorschrift dient dem Schutz der Einzelvollstreckung, vgl. *Rengier,* Strafrecht BT I; § 27 Rdnr. 1; *Tröndle/Fischer,* § 288 Rdnr. 1.

[432] Explizit *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (158/159).

[433] Hierzu *Duttge,* FS-Weber, S. 285 (297).

[434] Treffend *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (159).

[435] Vor diesem Hintergrund kann auch der am 13.08.2003 von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf eines 35. Strafrechtsänderungsgesetzes,[435] in dem die Vorschrift des Computerbetrugs (§ 263a StGB) als abstraktes Gefährdungsdelikt vorgestellt und unverändert am 27.11.2003 vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde,[435] nicht überzeugen. Nach dem neuen § 263a Abs. 3 StGB soll bestraft werden, wer zur Vorbereitung eines Computerbetruges solche Computerprogramme, deren objektiver Zweck die Begehung einer solchen Tat ist, herstellt, sich oder einem anderen verschafft, feilhält, verwahrt oder anderen überlässt. Das Programm muss nicht ausschließlich für die Begehung eines Computerbetruges bestimmt sein. Der vorgeschlagene neue Absatz 3 soll Vorbereitungshandlungen selbständig mit Strafe bedrohen. Diese Vorverlagerung der Strafbarkeit wird befürwortet, aufgrund des hohen abstrakten Gefährdungspotentials. Doch auch hier stellt sich im Vergleich zum geltenden § 142 StGB die Frage, wie auf das Erfordernis des „rechtsgutsverletzenden Erfolgs“ des Vermögensschadens verzichtet und allein der Pflichtverstoß am Unfallort als strafbedürftige Tat bewertet werden kann, vgl. *Duttge,* FS-Weber, S. 285 (297).

StGB durch teleologische Reduktion[436] entfällt, wenn fremde Schadensersatzansprüche nicht entstanden sind oder fremde Beweissicherungsinteressen nicht oder nicht mehr beeinträchtigt werden.[437] In dieser Konstellation entfällt die Notwendigkeit der Einfügung eines vermögensrechtlichen Bezugs. *Andererseits* widerspricht es dem Schutzzweck des § 142 StGB das unerlaubte oder unberechtigte Entfernen vom Unfallort erst zu sanktionieren, wenn ein Vermögensschaden oder eine konkrete Vermögensgefährdung vorliegt. Steht doch fest, dass eine Realisierung der Schadensneigung zum Zeitpunkt des unerlaubten oder unberechtigten Entfernens vom Unfallort generell vorliegt.[438] Da dieses Verhalten bereits zu bestimmten Umständen führt, die erfahrungstypisch eine gesteigerte Wahrscheinlichkeit der Rechtsgutsverletzung in sich tragen, sei es die Beeinträchtigung privater Beweissicherungsinteressen oder letztendlich das Vermögen der Unfallgeschädigten.

Weiter spricht für die Gestaltung als abstraktes Gefährdungsdelikt, dass ausgehend vom Fundament der Konstruktion abstrakter Gefährdungsdelikte die Legitimität bereits in der Gefährlichkeit der Handlung begründet ist:[439] So besteht die Gefahr bei einem unerlaubten oder unberechtigten Entfernen vom Unfallort, dass Beweissicherungsinteressen der Unfallbeteiligten nicht durchgesetzt werden können. Dies führt zu einer Rechtsgutsverletzung, d.h. das Vermögen wird beeinträchtigt. Die Gefährlichkeit der Tathandlung besteht in der Unkontrollierbarkeit des Unfallfluchttäters, man kann grundsätzlich nicht mit selbstverantwortlichem Umgang rechen. Erfahrungstypisch sind bei einem unerlaubten oder unberechtigten Entfernen vom Unfallort Beweissicherungsinteressen von Unfallbeteiligten oft nicht durchsetzbar, so dass eine Realisierung der Schadensneigung generalisierend vorliegt. Aufgrund der Realisierung der Schadenswahrscheinlichkeit ist es legitimierbar, das unerlaubte oder unberechtigte Entfernen vom Unfallort als Angriff auf das Rechtsgut Vermögen zu sehen. Es handelt sich um eine Art Risikovorbeugung: Ein unerlaubtes oder unberechtigtes Entfernen vom Unfallort bringt soziale und ökonomische Folgelasten mit sich, wobei vor allem die Interessen der Unfallbeteiligten an der Schadensdurchsetzung betroffen sind. Die negative Auswirkung einer Unfallflucht auf das Vermögen Dritter und auf die Gesellschaft rechtfertigen unabhängig vom Eintritt eines Erfolgsmoments, d.h. dem Vermögensschaden, schon generell das Verbot sich unerlaubt oder unberechtigt vom Unfallort zu

[436] Die tatbestandlichen Pflichten aus § 142 Abs. 1 StGB entfallen in der Praxis, wenn nach Lage der Dinge Feststellungen zugunsten der Geschädigten oder anderer Unfallbeteiligter nicht erforderlich sind, weil Feststellungsinteressen der Berechtigten durch ein Entfernen vom Unfallort nicht beeinträchtigt werden.

[437] Hierzu SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 18 ff.; *Tröndle/Fischer* § 142 Rdnr. 15 ff.

[438] So etwa *Jakobs,* ZStW 97 (1985), S. 751 (768).

[439] Statt vieler *Hohn,* Die Zulässigkeit materieller Beweiserleichterungen, S. 94

entfernen.[440] Folglich ist die Umgestaltung des § 142 StGB zu einem Erfolgs- bzw. Vermögensdelikt nicht zur Erreichung der Reformziele zweckmäßig.

C. Zusammenschau

Diese Betrachtung zeigt letztendlich, dass ausgehend von Fundament der Konstruktion abstrakter Gefährdungsdelikte und der Theorie der generellen Gefährlichkeit die Legitimität des § 142 StGB als Vermögensgefährdungsdelikt bereits in der außerordentlichen Gefährlichkeit der Handlung begründet ist.[441] So besteht bei einem unerlaubten oder unberechtigten Entfernen vom Unfallort die akute erhebliche Gefahr, dass Beweissicherungsinteressen der Unfallbeteiligten nicht durchgesetzt werden können. Dies führt typischerweise zu einer Rechtsgutsverletzung, d.h. das Vermögen wird beeinträchtigt. Die Gefährlichkeit der Tathandlung besteht in der Unkontrollierbarkeit des Unfallfluchttäters, man kann grundsätzlich nicht mit selbstverantwortlichem Umgang rechnen. In keinem anderen Sozialbereich ist die Vereitelungsgefahr derart eminent: Das „Sich-Entziehen aus der zivilrechtlichen Verantwortlichkeit ist weder an dem Arbeitsplatz noch im privaten Bereich so relativ leicht möglich wie im öffentlichen Straßenverkehr“ [442].

Daher kann unabhängig vom Erfolgsmoment schon generell das unerlaubte oder unberechtigte Entfernen vom Unfallort verboten werden.[443] Unter Berücksichtigung des Umstands, dass erfahrungstypisch bei einem unerlaubten oder unberechtigten Entfernen vom Unfallort Beweissicherungsinteressen Unfallbeteiligter meist nicht durchsetzbar sind, ist davon auszugehen, dass eine *Realisierung der Schadensneigung* dem Grunde nach vorliegt. Aufgrund solcher Schadenswahrscheinlichkeit ist es legitimierbar, das unerlaubte oder unberechtigte Entfernen vom Unfallort als hinreichender Angriff auf das Rechtsgut Vermögen zu sehen. Die Beweissicherung dient letztlich dem Schutz des Vermögensbestandes, was den Normzweck des § 142 StGB als Vermögensgefährdungsdelikt rechtfertigt. Verbesserungsvorschläge – wie noch zu erörtern sein wird – müssen grundsätzlich von diesem Schutzzweck und einer Konstruktion als abstraktes Gefährdungsdelikt ausgehen.

---

440 Dazu *Köhler,* MDR 1992, S. 739 (740).

441 Statt vieler *Hohn,* Die Zulässigkeit materieller Beweiserleichterungen, S. 94

442 *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 41.

443 Dazu *Köhler,* MDR 1992, S. 739 (740).

3. Abschnitt: Verfassungsmäßigkeit der Verkehrsunfallflucht unter Berücksichtigung des Grundsatzes „nemo tenetur se ipsum accusare“

Streitgegenstand sind außer dem Schutzzweck und die Struktur als abstraktes Gefährdungsdelikt die in § 142 StGB normierten Pflichten. So wird der Unfallbeteiligte aufgrund der auferlegten anfänglichen Vorstellungspflicht gemäß § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB[444] sowie der Nachholpflicht gemäß § 142 Abs. 2, 3 StGB[445] zu einer „*aktiven Informationspreisgabe*“[446] gezwungen. In diesem Zusammenhang wird beanstandet, dass durch diese Pflichten der Grundsatz „nemo tenetur se ipsum accusare“ durchbrochen werde.[447] Nach diesem rechtsstaatlichen Prinzip darf niemand *gezwungen* werden, sich selbst wegen einer Straftat oder auch nur wegen einer Ordnungswidrigkeit zu belasten.[448]

A. Begriff und Grundlage des nemo-tenetur-Prinzips

Das rechtsstaatliche Gebot des „nemo-tenetur“ ist bis heute weder im Grundgesetz noch in den Landesverfassungen[449] gesetzlich verankert.[450] Gleichwohl stellt dieses nach Rechtsprechung[451] und Literatur[452] einen verfassungsrechtlich gesi-

444 Etwa *Küper,* JZ 1988, S. 473 ff.; SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 29.

445 So *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Kap. I., S. 47 ff.; LK-*Geppert* § 142 Rdnr. 137 ff.

446 *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 103/104.

447 Als unvereinbar mit dem Grundsatz des nemo-tenetur-Prinzips sehen § 142 StGB: *Arzt/Weber,* Strafrecht BT, § 142 Rdnr. 49; *Dahs*, GA 1978, S. 89 (90); *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 103 ff.; *Reiss*, NJW 1980, S. 1806; *Rogall*, Der Beschuldigte als Beweismittel gegen sich selbst, S. 76 ff.; *Ruck*, § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 41 ff.; *Seebode*, JA 1980, S. 493 (497/498).

448 Vgl. BVerfGE 38, 105 ff.; BGHSt 14, 358; 25, 325; AG Ulm, NJW 1963, S. 688; OLG Bremen, NJW 1967, S. 2022/2023; BVerfGE 38, 105; 55, 144; *Arbab-Zadeh*, NJW 1965, S. 1049 (1050); *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 17 ff.; *Erdmann,* Der Selbstbegünstigungsgedanke im Strafrecht, S. 259 ff.; *Günther,* GA 1978, S. 193 ff.; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 65; *Kunert*, MDR 1967, 539 ff.; *Reiss*, NJW 1980, 1806; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 59.

449 Die einzige Ausnahme stellt insoweit die brandenburgische Landesverfassung aus dem Jahre 1992 dar. Hierauf wird an späterer Stelle noch einzugehen sein.

450 So auch *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 17; *Münch,* DAR 1957, S. 205 (206); *Sälzer,* Die Verkehrsunfallflucht im geltenden und künftigen Strafrecht, S. 27; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 59.

451 Vgl. BGHSt 14, 358; 25, 325; AG Ulm NJW 1963, S. 688; OLG Bremen NJW 1967, S. 2022/2023; BVerfGE 38, 105; 55, 144.

452 Ausführlich *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 17 ff.; *Erdmann,* Der Selbstbegünstigungsgedanke im Strafrecht, S. 259 ff.; *Günther,* GA 1978, S. 193 ff. *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 65; *Reiss*, NJW 1980, 1806; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 59.

cherten Grundsatz dar. Auch wenn das nemo-tenetur-Prinzip in der Strafprozessordnung bis heute nicht explizit normiert ist, so liegt es doch zahlreichen Einzelvorschriften zugrunde.[453] In Deutschland besitzt das nemo-tenetur-Prinzip einhellig Verfassungsrang. Das Bundesverfassungsgericht bezeichnete es als einen selbstverständlichen rechtsstaatlichen Grundsatz, dass niemand gezwungen werden kann, gegen sich selbst auszusagen.[454] Das nemo-tenetur-Prinzip stellt in erster Linie ein Recht zur Passivität dar, das den Betroffenen neben der Befugnis zum Schweigen auch ansonsten von jeglicher aktiver Mitwirkung am Verfahren befreit.[455] Welche Verfassungsbestimmung im einzelnen den Ansatz für dieses Verbot bildet, ist umstritten. Einigkeit besteht allerdings darüber, dass als Grundlage die Menschenwürde (Art. 1 Abs. 1 GG), das allgemeine Persönlichkeitsrecht (Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 1 Abs. 1 GG) oder die rechtsstaatliche Ordnung (Art. 20 Abs. 3 GG) in Betracht kommen.[456] Sei es weil die Situation des Täters als notstandsähnlich einzuordnen oder weil Normgemäßes nicht zumutbar ist.[457] Gesetzlich verankert ist das nemo-tenetur-Prinzip unter anderem in der fair-trial-Garantie des Art. 6 EMRK und in Art. 14 Abs. 3 lit. g des UNO-Paktes über staatsbürgerliche und politische Rechte.[458]

Das Verbot der zwangsweisen Selbstbelastung stellt in erster Linie ein Recht zur Passivität dar, der Täter braucht also nicht aktiv zu seiner Überführung beizutragen.[459] Allerdings gilt dieses Recht zur Passivität nur für das formelle Strafrecht, dass heißt für Verfahrensrecht, dessen Ziel die Klärung der Tatverantwortung und damit Überführung des Täters ist.[460] Für den Bereich des materiellen Strafrechts[461], dessen Aufgabe primär der Rechtsgüterschutz ist, kann die Pflicht zum Tätigwerden nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Dies ergibt sich

---

453 Vgl. BGHSt 8, 144; 14, 21, 358, 364/365; 34, 39, 45/46; *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 30 ff.; LK-*Geppert* § 142 Rdnr. 64; *Rogall,* Der Beschuldigte als Beweismittel gegen sich selbst, S. 104; SK-*Rogall,* StPO, Vor § 133 Rdnr. 130-161.

454 Vgl. BVerfGE 38, 105 ff.; 56, 39 ff.; ebenso BGHSt 14, 364; 20, 284; 25, 330; *Günther*, GA 1978, S. 193.

455 Dazu *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 57; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 49.

456 Exemplarisch *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 46; *Duttge,* Der Begriff der Zwangsmaßnahme im Strafprozessrecht, S. 55 m.w.N.; *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 65 ff. StPO.

457 So *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 59/60.

458 Ausführlich *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 34/35; *Rogall,* Der Beschuldigte als Beweismittel gegen sich selbst, S. 116 ff., 122 ff.; *Schünemann,* DAR 1998, S. 424 (427).

459 Näher *Rogall,* Der Beschuldigte als Beweismittel gegen sich selbst, S. 158, 160; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 58/59 m.w.N.

460 Siehe *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 68/69.

461 Zu dem selbstverständlich § 142 StGB gehört.

daraus, dass die auferlegten Pflichten nicht der Überführung des Täters dienen, sondern dem Schutz wichtiger Individual- und Gemeinschaftsgüter. Eingeschränkt durch das Übermaßverbot und gemessen am Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, muss der Täter geringfügige Einschränkungen seines Selbstbegünstigungsprivilegs hinnehmen.[462]

B. Pflichten des § 142 StGB im Lichte des nemo-tenetur-Prinzip

I. Passivpflichten

Die Beschränkung der Selbstbegünstigung im § 142 StGB wird begründet mit einer Güter- und Interessenabwägung, wonach die Selbstbegünstigungshandlung hinter dem Rechtsgut des privaten Beweissicherungsinteresse zurücktritt.[463] Dies setzt aber voraus, dass nicht die Menschenwürde (Art. 1 GG) betroffen ist, da diese unantastbar ist. Ein Verstoß gegen die Menschenwürde wird nicht darin gesehen, dass die Rechtsordnung von dem Täter verlangt für die Folgen seines Handelns einzustehen und die Aufklärung der Unfallursachen nicht durch eine Flucht zu erschweren oder gar zu vereiteln.[464] Damit ist jedoch nur die grundsätzliche Verfassungsmäßigkeit des § 142 StGB bestätigt.[465] Eine Einschränkung des Prinzips der straflosen Selbstbegünstigung ist nur dort geboten, wo die Verletzung höherwertiger Rechtsgüter droht.[466] Da keine Entfaltung von Aktivität verlangt wird, fallen Passivpflichten von vornherein aus dem inhaltlichen Schutzbereich des Verbots zwangsweiser Selbstbelastung heraus.[467] Passive Selbstbegünstigungshandlungen, sind solche in denen die Handlungen unterlassen werden, die eine aktive Beteiligung an der eigenen Strafverfolgung darstellen. Die Wartepflicht gemäß § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB ist eine solche Passivpflicht,[468] da sie dem Unfallbeteiligten keine aktive Mitwirkungspflicht auferlegt.

---

462 Zutreffend *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 69; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 50.

463 Wiederum *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 69; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 50.

464 Dazu *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 60.

465 Vgl. BVerfG, NJW 1963, S. 1195

466 So etwa *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 147; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 60

467 Statt vieler *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 103.

468 Hierzu *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 124/125; Schönke/Schröder-*Cramer,* Rdnr. 30.

II. Aktivpflichten

1. Anfängliche Vorstellungspflicht nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB

Anders hingegen sind die Pflichten zu beurteilen, die sich nicht nur auf passives Verhalten beschränken: Die Pflichtenanordnung des § 142 Abs. 1 StGB zielt nach ihrer Systematik unverkennbar darauf ab sicherzustellen, dass Feststellungen zum Unfallgeschehen möglichst an Ort und Stelle durchgeführt werden können.[469] Der Unfallbeteiligte muss nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB durch die Angabe am Unfall beteiligt zu sein, die Feststellungen ermöglichen.[470] Aber es wird kein allgemeines Gebot begründet, die Aufklärung des Unfalls zu fördern.[471] Der Unfallbeteiligte ist nur dazu verpflichtet, die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung zu ermöglichen.[472] Ihm wird eine minimale *aktive* Mitwirkungspflicht derart auferlegt, dass zugunsten der Feststellungsberechtigten die Angabe zu erfolgen hat, an den Unfall beteiligt zu sein.[473] Der Vorstellungspflicht ist aber nicht genügt, wenn sich der Täter zu erkennen gibt, allerdings seine Beteiligung an dem Unfall ausdrücklich leugnet bzw. sich fälschlich als bloßer Beifahrer ausgibt oder so tut als sei er nur Zeuge des Unfalls.[474]

2. Nachholpflicht nach § 142 Abs. 2, 3 StGB

Ebenfalls um eine Aktivpflicht handelt es sich bei der Nachholpflicht nach § 142 Abs. 2, 3 StGB.[475] Die Voraussetzungen der anfänglichen Vorstellungspflicht sind darin enthalten. Der Unfallbeteiligte, der sich in erlaubter Weise (§ 142 Abs. 2 Nr. 1 StGB) oder nach Ablauf der Wartefrist vom Unfallort entfernt hat (§ 142 Abs. 2 Nr. 2 StGB), muss die Feststellungen des § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB nachträglich unverzüglich ermöglichen.

3. Fazit

Es steht also fest, dass die Vorstellungspflicht nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB und die Nachholpflicht nach § 142 Abs. 2, 3 StGB Aktivpflichten sind, die dem Un-

---

[469] Näher *Geppert,* Blutalkohol 1991, S. 31 (35).

[470] So auch *Geppert,* Blutalkohol 1991, S. 31 (35); *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 117.

[471] Ausführlich Schönke/Schröder-*Cramer,* § 142 Rdnr. 23 m.w.N.

[472] Wiederum *Rengier*, Strafrecht BT II, § 46, Rdnr. 12; Schönke/Schröder-*Cramer,* § 142 Rdnr. 23; SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 24; *Volk,* DAR 1982, S. 81 (82).

[473] Hierzu *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 124 ff.

[474] Dazu Schönke/Schröder-*Cramer,* § 142 Rdnr. 30.

[475] So auch *Geppert,* Blutalkohol 1991, S. 31 (36); LK-*Geppert,* § 142 Rdnr. 63.

fallbeteiligten eine aktive Informationspreisgabe abverlangen und grundsätzlich gegen das Prinzip der straflosen Selbstbegünstigung verstoßen. Zur Rechtfertigung weist die amtliche Begründung[476] darauf hin, dass die Vorstellungspflicht nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB eine bloße *Hinweispflicht* ist, die keine Aussage über ein schuldhaftes Verhalten enthalten muss.[477] Verboten ist dem Unfallbeteiligten das Leugnen der möglichen Unfallbeteiligung. Es kann jedoch nicht von ihm verlangt werden die Nennung des Namens, der Anschrift oder die Erklärung am Unfall mitschuldig zu sein.[478] Dies wird anhand des Gesetzeswortlautes und dem Grundsatz der straflosen Selbstbegünstigung begründet.[479] Zwar verbietet die Strafnorm nicht durch verschleiernde Maßnahmen am Unfallort die Aufklärung zu erschweren oder zu vereiteln,[480] aber solche Maßnahmen können sich strafschärfend auswirken.[481]

Obwohl die Aktivpflichten erkennbar nur dazu dienen, dem Unfallgegner Feststellungen zu ermöglichen, also letztlich primär dazu, den auf Passivität gerichteten Basisnormbefehl zu unterstützen, normiert diese Pflicht ein aktives Handeln, dass zumindest selbstbelastende Auswirkungen zeigen kann.[482] Wird doch der Täter, wenn auch nur der Verdacht einer Straftat oder Ordnungswidrigkeit besteht, mittelbar auch zu einer *Selbstbelastung durch aktives Handeln* gezwungen,[483] da unter „Art der Beteiligung" die Fahrzeugführereigenschaft und der Zustand des Fahrzeugs, die zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben können, fallen.[484] So schafft der Unfallbeteiligte bei Ermöglichung dieser Feststellungen selbst die Voraussetzungen für strafrechtliche Sanktionen. Die dem (Alkohol-) Täter auferlegte anfängliche Vorstellungspflicht zwingt diesen, Belastungsmaterial „gegen sich selbst zu liefern", welches sodann in einem Strafverfahren wegen Straßenverkehrsgefährdung, fahrlässiger Körperverletzung, Tötung oder aber auch im Rahmen eines Bußgeldverfahrens wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit

---

476 Statt vieler *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 83.

477 So *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 84; *Geppert,* Blutalkohol 1991, S. 31 (38); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S.66/67; Schönke/Schröder-*Cramer,* § 142 Rdnr. 30; SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 29.

478 Ausführlich *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 84.

479 Vgl. BT-Drucksache 7/2434, S. 7.

480 In Betracht kommen neben Spurenbeseitigung am Unfallort, falsche Aussagen oder der sog. Nachtrunk. Statt vieler *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Kap. I., S. 72 m.w.N.

481 Wiederum *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Kap. I., S. 73; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 65.

482 Vgl. BGH VRS 4, 49; 5, 42; BGHSt 4, 144; 5, 124; 7, 112; 14, 213; *Berz,* DAR 1975, S. 309 (311); SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 6; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 66.

483 Explizit *Schünemann,* DAR 1998, S. 424 (428) m.w.N.

484 Dazu näher *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 86.

gegen ihn verwendet werden kann.[485] Schon aufgrund der Tatsache, dass etwa 50 % der Fluchtfälle alkoholbeeinflusst begangen werden,[486] scheint die auferlegte Vorstellungspflicht gar paradox: So wird etwa der alkoholisierte Autofahrer gezwungen, ein ihn belastendes Beweismittel (§ 81 a StPO) zu liefern.[487]

Anlässlich der durch § 142 StGB begründeten Aktivpflichten führen diese Überlegungen zu begründeten Zweifel an der Vereinbarkeit der in § 142 StGB normierten Pflichten mit dem mit Verfassungsrang ausgestatteten „nemo-tenetur-Prinzip“.[488] Führt man sich vor Augen, dass Kriminalstrafe – das schärfste staatliche Sanktionsmittel – immer eine besondere Rechtfertigung bedarf, wird „eine mit dem nemo-tenetur-Prinzip kollidierende Überkriminalisierung“[489] gesehen und die Pflichten als verfassungswidrig eingestuft.[490]

III. Amtliche Begründung

Diese Zweifel beseitigt auch nicht die amtliche Begründung des § 142 StGB[491]. Zwar geht man an verschiedenen Stellen auf die durch die Vorschrift begründete Selbstbelastungsproblematik ein: So wird erklärt, dass nicht angestrebt wird, dem Täter die Verpflichtung aufzuerlegen, am Unfallort zu verbleiben, um sich für die strafrechtliche Verfolgung zur Verfügung zu stellen, da § 142 StGB nicht die Strafverfolgung bezwecke, sondern einzig und allein dem Schutz privater Beweissicherungsinteressen der Unfallbeteiligten diene. Bei einer Gegenüberstellung von dem durch § 142 StGB geschützten privaten Beweissicherungsinteresse des Geschädigten und dem Selbstbegünstigungsinteresse des Unfallbeteiligten trete das Selbstbegünstigungsinteresse hinter dem höherwertigen Rechtsgut private Beweis-

---

485 Hierzu *Bär,* in: Empfehlungen des 20. DVGT, S. 113 (120); *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 106; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 60; *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 (427).

486 Daher ist es nicht übertrieben § 142 StGB als „verkapptes Alkoholdelikt“zu bezeichnen. Hierzu ausführlich *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 170/170(1); *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 104; *Lincke*, Verkehrsunfallflucht, S. 90; *Luff*, Blutalkohol 1963, S. 126 (128); *Mollenkott,* ZfS 1999, S. 180; *Schwind,* Kriminologie, § 26 Rdnr. 32, S. 520; *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 33.

487 Vgl. *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 60.

488 So schon für § 142 a.F. AG Ulm, NJW 1963, S. 688; *Dahs,* GA 1978, S. 89 (90); *Reiss,* NJW 1980, S. 1806; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 62 ff.; *Schünemann,* DAR 1998 S. 424 (426 ff.); *ders.* DAR 2003, S. 207 (212); *Seebode,* JA 1980, S. 493 (497); a.A. *Erdsiek,* NJW 1963, S. 632 (633).

489 *Schünemann,* DAR 1998, S. 424 (429); so auch *Rogall*, Der Beschuldigte als Beweismittel gegen sich selbst, S. 163/164; *Ruck*, § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 62 ff.

490 Dazu *Dahs,* GA 1978, 89 (90); *Reiss,* NJW 1980, S. 1806; *Rogall*, Der Beschuldigte als Beweismittel gegen sich selbst, S. 163 ff. ; *Seebode,* JA 1980, S. 493 (497).

491 Vgl. BT-Drucksache 7/2434, S. 4 ff.

sicherungsinteressen zurück.[492] Der mittelbare Zwang zur Selbstbelastung sei nicht vom Gesetz bezweckt, sondern eine „durchaus willkommene Nebenfolge der Anwendung des auf den Schutz anderer gerichteten Tatbestandes“[493]. Demzufolge lässt man bei einer Gegenüberstellung des durch § 142 StGB geschützten privaten Beweissicherungsinteresse des Geschädigten und dem Selbstbegünstigungsinteresse des Unfallbeteiligten das Selbstbegünstigungsinteresse hinter dem Rechtsgut Beweissicherungsinteresse zurücktreten.[494]

Obwohl das Bundesverfassungsgericht die Verfassungsmäßigkeit ebenfalls bestätigt hat,[495] sind die Zweifel bis heute nicht beseitigt.[496] Vielmehr bildeten die Ausführungen des Bundesverfassungsgerichts sowie der amtlichen Begründung nicht nur Nährboden für mannigfaltige Auseinandersetzungen, sondern fordern geradezu heraus, nach Erklärungen für die Ausnahme zu suchen.[497]

1. *Meinungsstand in Rechtsprechung und Rechtslehre*

a. Ausnahmetatbestand

Ein Erklärungsversuch ordnet § 142 StGB als „Ausnahmetatbestand“ ein.[498] Zur Begründung wird darauf verwiesen, dass der moderne Massenverkehr aufgrund seiner Schnelligkeit und Dichte spezielle und schwere Gefahren berge, die den strafrechtlichen Schutz des Feststellungsinteresses nach einem Verkehrsunfall rechtfertigen[499]. Auch sei mit der Anonymität des Schädigerkreises ein gesteigertes Aufklärungsrisiko verbunden.[500] Unter Verweis auf die bei Verkehrsunfällen besonderen Umstände werden die Pflichten des § 142 StGB – ohne überhaupt eine

---

[492] Vgl. BT-Drucksache 7/2434, S. 4 (5); *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 107.

[493] *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 107.

[494] Vgl. BT-Drucksache 7/2434, S. 4 (5); *Lackner,* DAR 1972, S. 283 (287); *Pfannmüller,* Das Verhalten nach einem Verkehrsunfall, S. 96; *Seib,* JR 1986, S. 397 (398).

[495] Vgl. BverfGE 16, 191 ff.

[496] Näher *Arloth,* GA 1985, S. 492, 494; *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 55 ff., 133 f.; *Jagusch,* NJW 1975, S. 1631 (1632/1633); *Lackner,* DAR 1972, S. 283 (284, 289/290); *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 (427).

[497] So auch *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 108.

[498] Ausführlich *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 108/109; *Erdsiek,* NJW 1963, S. 632 (634); *Sälzer,* Die Verkehrsunfallflucht im geltenden und künftigen Strafrecht, S. 34.

[499] Der Gesichtpunkt der Schweren Gefahren wurde auch vom Bundesverfassungsgericht in seiner Entscheidung über die Verfassungsmäßigkeit des § 142 StGB aufgegriffen; vgl. BVerfGE 16 191 (193).

[500] Vgl. 1. Kapitel, 2. Abschnitt, A. II. 1. und 2.

Unterteilung in Aktiv- und Passivpflichten vorzunehmen – pauschal als verfassungskonform beurteilt.[501]

Freilich können die Gefahren des modernen Straßenverkehrs nicht zur Rechtfertigung herangezogen werden, da der Gesetzgeber nur zum Erlass solcher Strafrechtsnormen befugt ist, die zur Wahrung und Sicherung der Lebensbedingungen in der durch das Grundgesetz geprägten Gesellschaft als notwendig erachtet werden. Weil aber der durch § 142 StGB bezweckte Schutz der Beweissicherungsinteressen dem materiellen Strafrecht ansonsten fremd ist, erscheint der Verweis auf die Besonderheiten des Straßenverkehrs einzuleuchten. Die Begründung liefert aber keinen Aufschluss über die inhaltliche Ausgestaltung der Vorschrift.[502] Die erzwungene aktive Selbstbelastung kann nicht durch ein „teleologisches Argument dogmatisch"[503] begründet werden. Daher ist diese Lösung zur Rechtfertigung nicht heranzuziehen.

b. Priorität des durch § 142 StGB geschützten Rechtsgutes

Nach einer anderen Ansicht wird – ähnlich der bereits dargestellten amtlichen Begründung – die verfassungsrechtliche Unbedenklichkeit der Aktivpflichten des § 142 StGB damit erklärt, dass das durch die Vorschrift geschützte Rechtsgut höherwertiger sei als das Selbstbegünstigungsinteresse.[504] Danach ist das Interesse der Unfallbeteiligten an der Beweissicherung stets höherwertig als das des Täters, sich straflos selbst zu begünstigen.[505] Problematisch sei aber, dass die Interessenlage des Unfallfluchttäters nicht differenziert beleuchtet und zwischen einer „Selbstbegünstigung" und dem „Verbot der zwangsweisen aktiven Selbstbelastung" unterschieden wird. Die Unterscheidung ist aber wesentlich, da nur das Verbot der zwangsweisen aktiven Selbstbelastung inhaltlich dem nemo-tenetur-Prinzip entspricht. Demnach liegt nur dann ein Verstoß gegen das nemo-tenetur-Prinzip vor, wenn der Unfallbeteiligte zu einer Aktivität gezwungen wird, die zu einer strafgerichtlichen Verurteilung führen kann. Das Argument der Priorität des durch § 142 StGB geschützten Rechtsgutes ist nur im Rahmen der nicht durch das

---

501 So etwa *Arloth,* GA 1985, S. 492 (494); *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 133.

502 Dazu *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 110.

503 *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 110.

504 Die Lösung der Priorität des durch § 142 StGB geschützten Rechtsgutes wird unter anderem vertreten von: *Jagusch*, NJW 1976, S. 504 (506); *Pfannmüller,* Das Verhalten nach einem Verkehrsunfall, S. 96.

505 Vgl. BT-Drucksache 7/2434, S. 4 (5); auch *Jagusch*, NJW 1976, S. 504 (506); *Seib,* JR 1986, S. 397 (398); *Loos/Schwerdtfeger,* DAR 1983, S. 209 (213).

nemo-tenetur-Prinzip geschützten Passivpflichten als Rechtfertigung heranzuziehen.[506] Daher überzeugt auch dieser Lösungsvorschlag nicht.

c. „Notwendigkeit" des § 142 StGB zur Durchsetzung des Rechtsgüterschutzes

Auch wird die Verfassungsmäßigkeit der Vorschrift mit dem Argument begründet, dass die Straflosigkeit der Selbstbegünstigung nur im unbedingt notwendigen Umfang durchbrochen werden soll.[507] So wird die „Notwendigkeit" des § 142 StGB zur Durchsetzung des Rechtsgüterschutzes unter anderem mit kriminalpolitischen Erwägungen begründet, wie etwa der nicht existenten anderen wirksamen Möglichkeit der Anspruchssicherung.[508] Auch diese Sichtweise kann die verfassungsrechtlichen Bedenken nicht ausräumen. Da ein reines Wertungskriterium nicht geeignet ist, eine aktive Selbstbelastungspflicht zu legitimieren.[509]

2. Zusammenschau

Die hier skizzierten bedeutsamsten Standpunkte enthalten nicht nur inhaltliche Bedenken, sie weisen einen hohen Gehalt an Ergebnisorientierung auf, was aus Billigkeitsgründen durchaus verständlich erscheint. Will man doch das Unfallopfer gerade in Zeiten, „in denen zunehmend ein wachsender Egoismus zu Lasten der Gesellschaft"[510] beklagt wird, nicht um seine berechtigten Ansprüche bringen. Sämtliche Begründungen sind jedoch nicht geeignet, den Verstoß gegen ein verfassungsrechtlich abgesichertes Rechtsinstitut zu rechtfertigen. Gemeinsames Kriterium dieser Begründungsansätze ist, dass ein Verstoß gegen den nemo-tenetur-Grundsatz entweder erst gar nicht erkannt wird oder – falls doch – die Interessen der Unfallbeteiligten an der Sicherung der Beweisinteressen als höherwertig eingeordnet werden. Der verfassungsrechtlich verankerte Schutz vor aktiver Selbstbelastung wird als nachrangig eingestuft. Den meisten Ansätzen fehlt auch pauschaliter die Bewertung eines möglichen Verstoßes anhand des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes als Ausprägung des Übermaßverbots.[511] Zudem resultiert die Gefahr einer nur noch „formelhaften Angemessenheitsprüfung"[512]. Da-

---

506 Hierzu *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 111 ff.

507 So etwa *Janiszewski,* DAR 1975, S. 169 (173); *Sturm,* JZ 1975, S. 406 (408).

508 Zu diesem Gesichtpunkt, vgl. *Küper,* Die Flucht nach einem Verkehrsunfall, S. 66 ff.

509 Treffend *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 116.

510 *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 127.

511 So auch *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 127/128; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 64 jeweils m,w.N.

512 *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 64.

her haftet den Aktivpflichten des § 142 StGB der Anschein „verfassungsrechtlicher Unerträglichkeit“[513] bis zum heutigen Zeitpunkt nach.[514] Da das Strafrecht seine Aufgabe nur in dem vom Grundgesetz abgesteckten Rahmen erfüllen darf, ist es allzu verständlich, dass der in § 142 StGB begründete Pflichtenumfang an den verfassungsrechtlich verankerten – und damit höherrangigen Prinzipien – zu messen ist.[515] Da die skizzierten Ansätze sich bereits nicht an dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz orientieren, können sie nicht überzeugen.

3. *Restriktive Auslegung des § 142 StGB*

Neben den zuvor erwähnten Ansichten, die eine inhaltliche Tangierung des nemo-tenetur-Prinzips entweder gänzlich abstreiten oder das Interesse des Unfallgeschädigten in den Vordergrund stellen, bestehen freilich auch Ansätze, „deren Bemühen um eine methodisch haltbare Lösung unverkennbar sind“[516]. So versuchen einige wenige Autoren[517] das Problem eines möglichen Verstoßes gegen das nemo-tenetur-Prinzip durch eine *restriktive Auslegung* der Vorschrift über das unerlaubte oder unberechtigte Entfernen vom Unfallort zu lösen.[518] Dabei wird mit gewissen Differenzierungen im Detail der Versuch unternommen, die anfängliche sowie die nachträgliche Vorstellungspflicht verfassungskonform in der Weise auszulegen, dass „ein Verstoß gegen das Verbot aktiver Selbstbelastung umgangen wird“[519]. Trotz der Bemühungen dieser Lösungsansätze um eine verfassungskonforme Auslegung des § 142 StGB und einer Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes kritisieren Gegner, dass kein Ansatz eine zufrieden stellende Begründung enthält.[520]

Auch *Geppert*[521] erklärt, dass das „nemo-tenetur-Prinzip“ nur für das staatliche Beweisverfahren Bedeutung erlangen soll und nicht für das Verhältnis von Privaten untereinander. Die Aktivpflichten des § 142 StGB führen daher nicht zwangs-

---

513 *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (148).

514 Dazu *Dahs,* GA 1978, S. 89/90; *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 103 ff., 135/136; *Rogall,* Der Beschuldigte als Beweismittel gegen sich selbst, S. 163 ff.; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 62 ff.; *Schünemann,* DAR 1998, S. 424 (427); *Seebode,* JA 1980, S. 493 (497/498); SK-*Rogall,* StPO, Vor § 133 Rdnr. 148.

515 Detailliert *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 127/128.

516 *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 128.

517 So etwa *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 65 ff; *Schneider*, Grund und Grenzen des strafrechtlichen Selbstbegünstigungsprinzips, S. 131 ff.

518 Näher *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 128.

519 Wiederum *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 128.

520 So auch *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 135 ff.; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 104 ff.

521 LK-*Geppert,* § 142 Rdnr. 64.

läufig zu Kriminalstrafen, sondern dienen primär einem privat-rechtlichen Informationsfluss, so dass der Schutzbereich des verfassungsrechtlichen Selbstbelastungsverbotes nur *mittelbar* betroffen sei. Aus diesem Grund wird eine verfassungskonforme Auslegung dieser Vorschrift hinsichtlich der Aktivpflichten insoweit befürwortet, als die Einschaltung der Polizei nicht zwingend ist. Die Aktivpflichten dienen letztlich ersichtlich nur dazu, „einer Verdeckung der Unfallbeteiligung vorzubeugen und dem Unfallgegner die durch diesen selbst vorzunehmenden Feststellungen zu ermöglichen“[522]. Daher soll im Rahmen der Vorstellungspflicht der „Kooperationsgedanke“ Anwendung finden, der besagt, dass die Polizei aus der zivilrechtlichen Abwicklung im Anschluss an einen Verkehrsunfall herausgehalten werden soll.[523] Dieser Ansatz wird von *Schneider*[524] noch präzisiert, der vorschlägt, dass die Vorstellungspflicht ausschließlich gegenüber den Unfallbeteiligten erfüllt werden kann, nicht aber gegenüber der Polizei. Entsprechend dieser Lösung führen beide Autoren bei der nachträglichen Meldepflicht des § 142 StGB aus, dass auch diese Pflicht nur einem zivilrechtlichen Informationsfluss dient und kein staatliches Beweisverfahren auslösen sollte.[525] Jedoch führen beide aus, dass in der Regel die Wahlmöglichkeit bei der nachträglichen Meldepflicht des § 142 StGB zu einer Benachrichtigung der Polizei zwingt, wodurch ein unzulässiger Zwang zu aktiver Selbstbelastung und damit ein Verstoß gegen das nemo-tenetur-Prinzip begründet wird.[526]

Diese Lösungsansatze erscheinen schon wenig überzeugend, da beide Verfasser einen Verstoß gegen das nemo-tenetur-Prinzip durch die nachträgliche Meldepflicht des § 142 StGB einräumen. Aufgrund des derzeitigen Normbefehls des § 142 StGB werden auch bei einer verfassungskonformen Auslegung Konstellationen verbleiben, in denen der Unfallbeteiligte seine eigene Strafverfolgung auslöst.[527]

522 LK-*Geppert,* § 142 Rdnr. 64.

523 Dazu *Geppert,* Blutalkohol 1991, S. 31 (39).

524 In: Grund und Grenzen des strafrechtlichen Selbstbegünstigungsprinzips, S. 145, 149.

525 Hierzu *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 135 ff.; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 132/133.

526 So *Geppert,* Blutalkohol 1991, S. 31 (41); *ders.,* § 142 Rdnr. 64; Zudem wird von *Schneider,* Grund und Grenzen des strafrechtlichen Selbstbegünstigungsprinzips, S. 150/151, ein materielles Beweisverwertungsverbot gefordert.

527 Ausführlich *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 135 ff.; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 133 ff.

C. Fazit

Keine der bekannten Begründungen räumt die Zweifel an der vermuteten Kollision der Aktivpflichten des § 142 StGB mit dem nemo-tenetur-Prinzip aus. Der allen Lösungsansätzen anhaftende Gedanke darf aber nicht unbeachtet bleiben: Der Unfallverursacher muss durch das gesetzliche Verbot zum Verbleib am Unfallort gezwungen werden, um für die Folgen eines etwaigen Fehlverhaltens die Verantwortung zu übernehmen und dem Unfallgegner die Möglichkeit einzuräumen, seine Ansprüche zivilrechtlich geltend zu machen.[528] Der von Anonymität, Abwesenheit des Geschädigten und Beweglichkeit des Schädigers geprägte moderne Massenverkehr lässt die Schaffung eines Straftatbestandes, der den Unfallbeteiligten den Verbleib am Unfallort auferlegt, als unerlässlich erscheinen.[529] So ist es für den Schutz des sozialen Zusammenlebens notwendig, am Normbefehl des § 142 StGB festzuhalten: Zeigen doch die erheblichen Unfallfluchtzahlen, dass es den Unfallbeteiligten an der notwendigen Selbstkontrolle und Selbstbeherrschung am Unfallort zu verbleiben fehlt. Auch wenn der Normzweck des § 142 StGB fast symbolisch erscheint, ist doch ein Festhalten für die Gestaltung eines sozialen Zusammenlebens erforderlich, da die Reglementierung des Verbotes des Verlassens des Unfallortes nicht nur dem individuellen Schutz der zivilrechtlichen Interessen der Unfallbeteiligten dient, sondern auch der Erhaltung der „sozialen Umgangsformen“. Hierauf verweist auch der *generalpräventive* Charakter der Vorschrift.[530]

Nicht nur der sozialintegrative Rechtsgüterschutz entschärft die Problematik, sondern auch die eingefügte „Tätige Reue“. Bekanntlich wird dem Täter die Möglichkeit eröffnet, innerhalb von 24-Stunden die notwendigen Feststellungen zu ermöglichen. Der alkoholisierte Unfallbeteiligte erhält dadurch die Möglichkeit[531], einem staatlichen Ermittlungsverfahren wegen einer Trunkenheitsfahrt (§ 316 StGB) oder einer Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c Abs. 1 StGB) zu entgehen.[532] Freilich lässt sich der Vorwurf der Beeinträchtigung des nemo-tenetur-Grundsatz nicht vollständig beseitigen, aber die vorgenannten Argumente zeigen auf, dass das Beweissicherungsinteresse des Geschädigten nicht als ein hochrangiges, aber als besonders verletzliches Gut zu betrachten ist und daher eine höherer

---

528 Wiederum *Dietrich*, § 142 StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, S. 135 ff.; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 136.

529 So etwa *Pfannmüller,* Das Verhalten nach einem Verkehrsunfall, S. 103 ff.; *Weigend,* in FS-Tröndle, S. 753 (755).

530 Obwohl der Normzweck meist nur symbolisch erscheint angesichts der steigenden Unfallfluchtzahlen, ist der general-präventive Effekt nicht zu verkennen: vgl. 1. Kapitel, *2. Abschnitt*, A. II. Nr. 3.

531 Vorausgesetzt es wird kein Alkoholgehalt im Blut festgestellt.

532 Der Unfalltäter kann aber weiter aufgrund einer Verkehrsunfallflucht bestraft werden, da die „Tätige Reue“ nicht zwingend zu einer Strafaufhebung führt, vgl. 1. Kapitel, *1. Abschnitt*, C.

Schutzbedürftigkeit begründet als die möglicherweise ausgelöste aktive Selbstbelastung. Heikel erscheint insbesondere, dass die zivilrechtlichen Interessen der Geschädigten auch durch andere Maßnahmen, wie die Einrichtung neutraler Meldestellen, die keinen Verstoß gegen dass passive Selbstbegünstigungsrecht darstellen, geschützt werden können.[533] Fest steht, dass verfassungsrechtliche Bedenken derzeit nicht ausgeräumt werden können.[534]

533 Siehe. 2. Kapitel, 1. Abschnitt, B., III., 1.

534 Hierzu wird noch im 3. Kapitel, 3. Abschnitt, A., III. Stellung genommen.

2. Kapitel: Reformideen und -überlegungen

1. Abschnitt: Vorschläge zur Reform des § 142 StGB

A. Zielsetzung

Nicht allein wegen der Beeinträchtigung des nemo-tenetur-Grundsatz sieht sich kaum eine Vorschrift des Strafgesetzbuches derart dauerhaften und kontroversen Diskussionen ausgesetzt wie § 142 StGB. So beschäftigen sich derzeit die meisten Reformvorschläge damit, eine effektive Durchsetzung der Schadensersatzansprüche der Geschädigten insbesondere im „ruhenden Verkehr" zu gewährleisten. Werden doch, wie schon eingangs dieser Arbeit beschrieben, 90 % aller Schadensfälle (mit reinen Sachschäden) im ruhenden Verkehr verursacht.[535] Aus der überwiegenden Zahl der Reformvorschläge resultiert auch der Wunsch nach *Entkriminalisierung des Verkehrsstrafrechts*[536]. Sind doch bereits mehr als sechs Millionen Bundesbürger oder 12 % der Führerscheininhaber als Übeltäter im Straßenverkehr im Verkehrszentralregister verzeichnet.[537] Auffällig ist, dass hinter diesen Zahlen meist unbescholtene Bürger stecken, die nur aufgrund eines fahrlässigen oder leichten Verkehrsverstoßes oder Unbedachtsamkeit zu *kriminellen Autofahrern* etabliert werden.[538] Leicht nachvollziehbar ist bei diesen Zahlen, dass die Strafjustiz

---

535 Aufschlussreich *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 154 f.; *Böse*, StV 1998, S. 509 (511); *Janiszewski*, DAR 1994 S. 1 (4).

536 So insbesondere die Dokumentation der Hessischen Kommission in StV 1992, S. 202; *Janiszewski,* DAR 1994 S. 1 ff.; *Janker,* DAR 1993, S. 11 ff.; *Nehm,* DAR 1996, S. 432 (438)*; Park,* DAR 1993, S. 246 (247); *Schünemann,* DAR 1998, S. 424 (433).

537 Explizit *Schünemann,* DAR 1998, S. 424 (425).

538 Aufschlussreich *Janiszewski,* DAR 1994 S. 1; *Schünemann,* DAR 1998, S. 424 (425).

unter einer ständigen übermäßigen Geschäftsbelastung leidet. Daher wird mit einer Reformierung des § 142 StGB ebenfalls das Ziel verfolgt, eine Ausuferung der Fluchtdelinquenz vorzubeugen oder eine solche zumindest zu verringern, um damit einen drohenden „Justizinfarkt“[539] abzuwenden.[540] Um die aufgrund des beschriebenen Missstands erwachten Entkriminalisierungsbestrebungen vollständig zu verstehen, ist eine eingehende Untersuchung der gegenständlichen Reformideen erforderlich. Lassen sich doch hieraus Anreize für Überlegungen ableiten, wie die Verkehrsunfallflucht umgestaltet werden kann.

B. Die einzelnen Reformideen

I. Strafprozessuale Reformvorschläge

1. Intensivere Nutzung des strafprozessualen Opportunitätsprinzip

Als prozessuale Lösung wurde eine häufigere Anwendung der Einstellungsmöglichkeiten der §§ 153 ff. StPO vorgeschlagen.[541] Eine Einstellung soll verstärkt dann erfolgen, wenn der Schaden nachträglich reguliert oder in Fällen, in denen lediglich „formal“ gegen § 142 StGB verstoßen wurde: Dies ist in den Fällen, in denen der Unfallverursacher sich im Sinne der Schutzzwecks der Vorschrift um Aufklärung und geeignete Schritte, wie die Schadenwiedergutmachung, bemüht hat.[542] Unter diesem Gesichtspunkt empfahl der 20. Deutsche Verkehrsgerichtstag in die RiStBV[543] eine Vorschrift aufzunehmen, die es der Staatsanwaltschaft ermöglicht, bei nachträglicher Meldung Ermittlungsverfahren nach §§ 153 ff. StPO einzustellen.[544] Dieser Vorschlag wurde auch vom Gesetzgeber befürwortet,[545] aber nicht umgesetzt.

Ein Teil der Literatur schätzt diesen Vorschlag als ineffizient ein, da die Festschreibung in der RiStBV zwar eine gewisse Sicherheit für die Anwendung in der staatsanwaltlichen Einstellungspraxis bietet, der Täter aber die Reaktion der Strafverfolgungsbehörden nicht mit Sicherheit voraussehen kann.[546] Übt doch die

539 So *Janker*, DAR 1993, S. 11, Fn. 1; *Müller-Metz,* NZV 1994, S. 89, 91.

540 Näher *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1.

541 Zu diesem Lösungsvorschlag *Bär,* 20. DVGT 1982; *Janiszewski,* DAR 1975, S. 169 (172).

542 Dazu *Bär,* 20. DVGT 1982, S. 128; *Denzlinger,* ZRP 1982, S. 178 (180).

543 Richtlinien für das Strafverfahren und Bußgeldverfahren abgedruckt bei *Kleinknecht/Meyer-Goßner,* StPO.

544 Etwa *Denzlinger,* ZRP 1982, S. 178 (180); *Janiszewski,* DAR 1975, S. 169 (172).

545 Vgl. die amtliche Begründung zu § 142 in BT-Drucksache 7/2434, S. 6. In der Praxis besteht jedoch ein gewisser Widerwillen nach den §§ 153 StPO einzustellen, so *Arloth,* GA 1985, S. 492 (506); *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163/164).

546 Aufschlussreich *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (433); *Park*, DAR 1993, S. 246 (249).

Staatsanwaltschaft aufgrund des strafprozessualen Opportunitätsprinzips ein Ermessen aus, welches der Täter nicht beeinflussen kann.[547] Freilich würde die Einstellungspraxis in den Fällen sehr restriktiv ausgeübt werden, in denen auch nur der Verdacht besteht, der Unfallflüchtige sei zum Unfallzeitpunkt alkoholisiert gewesen.[548] So führte bereits *Geppert*[549] zutreffend aus, dass bloß die *Chance* des Täters, in den Genuss der Verfahrungseinstellung zu kommen, sich nicht fluchthemmend auswirkt. Droht ihm sogar noch bei einer Verfahrenseinstellung gemäß § 153a StPO eine empfindliche Geldbuße. In den seltensten Fällen durchschaut der Täter den Unterschied zwischen Geldbuße und Geldstrafe, vielmehr empfindet er beides als Bestrafung,[550] wenngleich die Geldbuße nicht mit der Entziehung der Fahrerlaubnis einhergeht.[551] Der Weg über das Opportunitätsprinzip stellt folglich keine befriedigende Lösungsvariante dar.

2. *Rechtsgedanke aus § 154c StPO*

Einen überaus kühnen Vorschlag im strafprozessualen Bereich hat *Ruck*[552] unterbreitet, der den Rechtsgedanken aus § 154c StPO zum Anlass nimmt, für bestimmte Fälle strafrechtlich relevanten Verhaltens das Legalitätsprinzip derart einzuschränken, dass bei Sachschadensunfällen Delikte anlässlich §§ 315c, 316 StGB, § 21 StVG und § 6 PflVG zwingend unberücksichtigt bleiben, d.h. einzustellen sind. Dieser Lösungsvorschlag basiert auf der Vorschrift des § 154c StPO, die vorsieht, dass für den Fall einer Nötigung oder Erpressung, die durch Drohung begangen worden ist, die Staatsanwaltschaft von der Verfolgung der Tat, deren Offenbarung angedroht worden ist, absehen *kann*, wenn nicht wegen der Schwere der Tat Sühne unerlässlich ist.[553] So hält der Verfasser § 142 StGB nach dem Vorbild des in § 154c StPO angesprochenen Täter-Opfer-Konflikten in Fällen der Nötigung oder Erpressung aufgrund der Beeinträchtigung höherwertiger Interessen vergleichbar:[554] Insofern ist eine Einschränkung der staatsanwaltlichen Verfolgungspflicht anders als bei § 154c StPO zwingend notwendig, wenn gemäß

---

[547] Näher *Berz*, 24. DVGT 1986, S. 181 (187); *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163); *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (433); *Scholz*, ZRP 1987, S. 7 (10); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 125.

[548] So *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163/164); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 126.

[549] In: Blutalkohol 1986, S. 157 (163).

[550] Hierzu *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 79.

[551] So bei *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 126.

[552] *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 181 ff.

[553] Genaue Ausführungen zu den Anwendungsvoraussetzungen und Rechtsfolge des § 154c StPO bietet *Kleinknecht/Meyer-Goßner,* StPO, § 154c Rdnr. 1-4.

[554] *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 186/187.

dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz auch mit einem Strafverzicht der Rechtsfrieden gesichert werden kann.[555] Dadurch erhofft sich *Ruck*[556] eine Verringerung der Fluchtdelinquenz und durch den damit einhergehenden Abbau der Dunkelziffer bei § 142 StGB auch eine Verkleinerung des Dunkelfeldes bei den Alkoholdelikten.[557] Durch diesen Lösungsvorschlag wird zudem gegen den Verhältnismäßigkeitgrundsatz verstoßen, da § 142 StGB nur ein Rechtsgut durch Strafverzicht für eine andere Tat oder aber keines schützen kann. Der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz verlangt aber den Einsatz des mildesten Mittels zur Erreichung des gleichen Zwecks. Insoweit sind die Einfügung der „Tätigen Reue" oder die „Schaffung einer neutralen Meldestelle" maßvollere Mittel, den Täter wegen Taten wie §§ 315c, 316 StGB vor Bestrafung zu „schützen". Besteht doch gerade für den alkoholisierten Schädiger bei dem sich die Gefährdung durch den Eintritt eines Unfalls konkretisiert hat, ein erhöhtes Bestrafungsinteresse:[558] Ansonsten würde im Rahmen des Verwertungsverbotes erreicht, dass die Trunkenheit eines alkoholisierten Verkehrsteilnehmers unberücksichtigt bliebe und dieser somit besser gestellt wäre, als ein Verkehrsteilnehmer, der „lediglich" alkoholisiert gefahren ist und bei einer Kontrolle auffällt und im Gegensatz zum Unfallfahrer den Führerschein verliert.[559]

Festzuhalten bleibt, dass nicht nur eine „Aushöhlung des Legalitätsprinzips"[560] gegen diesen Lösungsvorschlag spricht, sondern auch die mit einem derartigen Eingriff in das Legalitätsprinzip verbundene, noch „unbekannte Größen".[561] Daher muss sich der Autor fragen lassen, ob nicht andere Lösungen, wie etwa die Umstellung des Straftatbestandes des § 142 StGB auf eine Ordnungswidrigkeit, soweit ein unbedeutender Sachschaden vorliegt, die „Tätige Reue" oder die Einführung einer „neutralen Meldestelle"[562] dem Täter größere Chancen der Nicht-

---

555 So *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 189.

556 *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 206.

557 Hierzu *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (165); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 129.

558 Treffend *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (432).

559 Explizit *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (432); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 131/132.

560 *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 129.

561 *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (166).

562 Nähere Ausführungen zu den Reformideen der Umstellung des Straftatbestandes des § 142 StGB auf eine Ordnungswidrigkeit, soweit nur ein unbedeutender Sachschaden vorliegt, der bestehenden „Tätigen Reue" und der Einrichtung einer„neutralen Meldestelle" folgen noch in diesem Abschnitt.

verfolgung vorangegangener Begleittaten wie §§ 315c, 316 StGB, § 21 StVG, § 6 PflVG bieten, ohne den Staat zu einem Strafverzicht zu zwingen.[563]

3. Beweisverwertungsverbot

Um dem Selbstbegünstigungskonflikt Rechnung zu tragen, ohne zugleich die Präventionswirkung des § 142 StGB zu gefährden, wird nach englischem Vorbild[564] ein Verwertungsverbot dergestalt vorgeschlagen,[565] dass Feststellungen aus Anlass eines Verkehrsunfalls strafrechtlich nicht verwertet werden dürfen.[566] Begründet wird dieser Vorschlag damit, dass das Strafbedürfnis nach Unfällen in der Regel gering sei, da der Unfallbeteiligte durch den eigenen Schaden bereits ausreichend „bestraft" sei.[567] Das Bestehen eines Strafbedürfnisses sei schon bedenklich, weil Verkehrsteilnehmer die Unfallschäden erlitten haben, gegenüber denjenigen, die eine Vorschrift folgenlos verletzt haben, ungerechtfertigt besser gestellt wären.[568] Ein Missbrauch des Verwertungsverbots ist in den Fällen zu befürchten, in denen ein alkoholisierter Fahrer zur Vermeidung der Erkennung seiner Alkoholisierung in einer Verkehrskontrolle einen leichten Sachschadensunfall herbeiführt. So müsste er anstelle des Verlustes des Führerscheins zu befürchten den Sachschaden ersetzen.[569] Der alkoholisierte Fahrer der bei einer Kontrolle auffällt, verliert im Gegensatz zum Unfallfahrer den Führerschein. Nicht nur dieses Beispiel verdeutlicht das Missverhältnis, auch lässt diese Lösung unberücksichtigt, dass gerade in den Fällen, wo sich die Gefährdung konkretisiert hat – der Eintritt eines Unfalls – ein höheres Bestrafungsinteresse besteht.[570]

Obwohl dem deutschen Recht ein Verwertungsverbot nicht völlig fremd ist, wie die zahlreichen verbotenen Methoden zur Beweisgewinnung aufzeigen, dürfte eine solche Lösung schwerlich einzugliedern sein.[571] Die ohnehin schon überlastete Justiz wäre mit der Bewältigung von täglichen Abgrenzungsschwierigkeiten im

---

563 In diesem Sinne *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 (429); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 130.

564 Vgl. § 23 Abs. 4 Road Traffic Act, zitiert nach *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 175.

565 Dazu *Denzlinger,* ZRP 1982, S. 178 (179/180).

566 Näher *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 175; *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 157 ff., 181 ff.

567 So *Denzlinger,* ZRP 1982, S. 178 (179).

568 Wiederum *Denzlinger,* ZRP 1982, S. 178 (179); *Park,* DAR 1973, S. 246 (248); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 131.

569 *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 132.

570 Dazu *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429.

571 Ausführlich *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (161); *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163); *Park,* S. 246 (248).

Einzelfall[572] derart „bestraft“, dass man diese Lösung als ein „nicht probates und schon gar nicht praktikables Mittel“[573] ablehnen kann.

II. Materiell-rechtliche Reformvorschläge

1. *Verschärfung des Strafrahmens*

Leicht wäre es anzunehmen, dass die gegenwärtige gesetzliche Regelung mittels einer Strafschärfung den Eintritt des gewünschten Präventionserfolgs erzielen könnte. Im Hinblick auf die durch die Neufassung im Jahre 1975 eingebrachte Strafschärfung des § 142 StGB gesammelten negativen Erfahrungen ist dies aber stark zu bezweifeln.[574] Ergebnis der Reform von 1975 war unter anderem die Heraufsetzung der Strafandrohung von zwei auf drei Jahre.[575] Die Verschärfung des Strafrahmens, der mit Abstand am härtesten in ganz Europa war, zeigte aber nicht die erhoffte Wirkung.[576] Dies erschließt sich daraus, dass seit 1975 die Unfallfluchtzahlen erheblich angestiegen sind.[577] Eine weitere Verschärfung kommt auch nicht in Betracht, da der Strafrahmen des § 142 StGB in Relation zu anderen Straftatbeständen stehen muss, was bei einer weiteren Strafschärfung wohl nicht mehr gewährleistet wäre.[578]Außerdem kann der Strafrahmen nicht weiter verschärft werden, da die Tat nicht mehr in Proportionalität zu der Strafe stehen würde.

2. *Einordnung der Verkehrsunfallflucht als Ordnungswidrigkeit*

Zur Entkriminalisierung der Verkehrsunfallflucht wird vereinzelt vorgeschlagen, an Stelle der Kriminalstrafe auf die Sanktionen des Ordnungswidrigkeitenrechts zu setzen.[579] In zahlreichen europäischen Ländern wie Österreich und Jugoslawien

---

[572] Es müsste bei jedem Delikt zumindest geprüft werden, ob der Fahrer zum Zeitpunkt des Unfalls alkoholisiert war.

[573] *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163).

[574] Hierzu *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163); *Park,* DAR 1973, S. 246 (247).

[575] Dazu *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 61/62.

[576] So *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 73/74; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 122.

[577] Vgl. *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, IX. S. 149 ff.

[578] Dazu *Heublein,* DAR 1986, S. 133 (134); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 122/123.

[579] Dazu *Cramer*, ZRP 1987, S. 157 (158); *Duttge,* JR 2001, S. 181 (187); *Janiszewski*, DAR 1994, S. 1 (3/4); *Krumme,* DAR 1968, S. 234 ff.; *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 228 ff.; *Schünemann*, DAR

wird dieser Lösungsansatz bereits praktiziert.[580] So gibt es im österreichischem Recht eine Strafnorm der Verkehrsunfallflucht vergleichbar mit § 142 StGB nicht.[581] Die Verfolgung der Verkehrsunfallflucht wird im Rahmen eines Verwaltungsstrafverfahrens durch die Verwaltungsbehörden verfolgt,[582] die wertungsmässig einer Ordnungswidrigkeit gleichsteht.[583] Bedenkt man das hauptsächliche Sanktionsziel der Kriminalstrafe – Prävention[584] – so wird bezweifelt, ob es vertretbar ist, die Unfallflucht ins Ordnungswidrigkeitenrecht zu übernehmen.

Obgleich den meisten Verkehrsteilnehmern die fundamentalen Verhaltensregeln des Straßenverkehrs bekannt sind sowie die ungefähre Höhe der Sanktion, die bei einem Pflichtverstoß droht, ist die motivierende Kraft der Strafandrohung fragwürdig.[585] So scheint der Normappell des § 142 StGB nur auf Situationen beschränkt zu sein, in denen der potentielle Täter ausnahmsweise mit seiner sofortigen Entdeckung und Sanktionierung rechnet.[586] Das spezialpräventive Ziel, eine nennenswerte Beeinflussung menschlicher Verhaltensweisen, erscheint schier illusionär.[587] Der mangelnde Präventionserfolg beweise, dass die Strafsanktion nicht das geeignete Mittel sei, den Schädiger von künftigen Verfehlungen abzuhalten. So erscheint das Ordnungswidrigkeitenrecht zur Bestrafung des oftmals niedrigen Schuldgehaltes ausreichend.

Diese Lösung kommt sicherlich dem Wunsch nach einer „Entkriminalisierung des Verkehrsstrafrechts" nach. Kennzeichnen doch der niedrige Grad der Beeinträchtigung des geschützten Rechtsgutes und das Fehlen einer verwerflichen Tätergesinnung, der die Kriminalstrafe rechtfertigt, das Ordnungswidrigkeitenrecht.[588] Dies bewirkt nicht nur eine unterschiedliche Akzentuierung der Sanktionsziele, sondern auch eine Verringerung des sozialethischen Unwerturteils. Demgemäß wird, um der oft denkbar geringen Strafbedürftigkeit des Täters[589]

1998, S. 424 (429); *Weigend,* in FS-Tröndle 1989, S. 753, (754 ff.); *ders.,* FS-Miyazawa 1995, S. 549 (555); *ders./Geuenich*, DAR 1998, 258 (268).

[580] Rechtsvergleichende Anmerkungen zur Verkehrsunfallflucht *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (159 ff.); *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 ff.; *Weigend*, in FS-Tröndle, S. 753 (755).

[581] So *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (161).

[582] Vgl. *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 431.

[583] Zu den Regelungen in Österreich und in der Schweiz *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147, (159 ff.); *ders.*, JR 2001, S. 181 (187); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 222 ff.; Allgemein zu den ausländischen Regelungen *Janiszewski*, DAR 1994, S. 1 (4); *Kühl,* ZStW 109 (1997), S. 777 (791); *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258/259.

[584] Zum Präventionsziel beim § 142 StGB *Weigend*, in FS-Tröndle, S. 757/758.

[585] Siehe *Weigend*, in FS-Miyazawa, S. 552.

[586] Dazu *Weigend*, in FS-Miyazawa, S. 553.

[587] So auch *Nehm*, DAR 1996, S. 432 (435).

[588] Ausführlich *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 228.

[589] Siehe *Weigend,* in FS-Tröndle 1989, S. 753, (754).

gerecht zu werden,[590] für Deutschland die Umstellung des Straftatbestandes des § 142 StGB auf eine Ordnungswidrigkeit, soweit nur ein unbedeutender Sachschaden vorliegt, gefordert.[591] Folge einer stärkeren Anwendung des Ordnungswidrigkeitenrechts und der Streichung des Unfallfluchttatbestandes aus dem Strafgesetzbuch wäre eine umgehende Senkung der Unfallfluchtzahlen, d.h. eine Entkriminalisierung des Massendeliktes.[592]

Doch bei einer solchen „Herabstufung" wird nicht berücksichtigt, dass das Recht der Ordnungswidrigkeiten sich für den Täter *qualitativ* nicht vom Strafrecht unterscheidet. Die dortigen Sanktionen sind zwar nicht so schwerwiegend, was aber nicht mit dem sozialethischen Unwert des strafbedürftigen Verhaltens zusammenhängt, sondern als Äquivalent für die Verkürzung der Verfahrensgarantien zu verstehen ist.[593] Daher besteht auch im Ordnungswidrigkeitenrecht das Bedürfnis nach Legitimation der Sanktionen, auch wenn dies nur die Auferlegung einer Geldbuße ist. Wenn aber die Erforderlichkeit von Sanktionen wegen des mangelnden Präventionserfolges bezweifelt wird, dann ist auch der „Rückzug ins Ordnungswidrigkeitenrecht"[594] verbaut. Auch würde die ohnehin schon schwache Präventionswirkung des § 142 StGB bei einer Herabstufung ins Ordnungswidrigkeitenrechts den intendierten Rechtsschutz nicht stärken, sondern sogar abschwächen:[595] Trotz aller Defizite entfaltet die Strafandrohung des § 142 StGB noch eine größere motivatorische Kraft als die Androhung eines Bußgeldes.[596] Das Vermögen des Geschädigten im Straßenverkehr ist weiter mit Hilfe des Strafrechts zu schützen, nur so kann ein effizienter Schutz gewährleistet werden.

3. *Strafantragserfordernis*

Als weitere prozessuale Lösung war vor und während der Neufassung des § 142 StGB im Jahre 1975 Gegenstand der Reformdiskussion die Unfallflucht als An-

590 Hierzu *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1 (3).

591 Dazu gehören *Duttge,* JR 2001, S. 181 (182); *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1 (3); *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 100 ff.; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 222 ff.

592 Vgl. *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 154 f.; *Böse*, StV 1998, S. 509 (511); *Janiszewski*, DAR 1994 S. 1 (4).

593 Explizit *Weigend,* FS-Miyazawa 1995, S. 549 (556).

594 *Weigend,* FS-Miyazawa 1995, S. 549 (556).

595 So *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (162); Gegen diese Reformidee sprechen sich ebenfalls aus *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 80; *Weigend*, in FS-Tröndle, S.753 (754/755).

596 Dazu *Berz,* 24.DVGT 1986, S. 181; *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (432); *Volk*, DAR 1982, S. 81 (87).

tragsdelikt auszugestalten.[597] Bereits im Jahre 1962 sah ein Entwurf zum heutigen § 142 StGB vor, eine Verkehrsunfallflucht mit nur leichtem Sach- oder Personenschaden lediglich auf Antrag zu verfolgen, wenn kein besonderes öffentliches Interesse an der Strafverfolgung bestehe. Dieser Vorschlag basierte auf der Erwartung, dass ein Großteil der Täter eine Schadensregulierung anstrebe.[598] Allerdings beschränken sich die heutigen Vertreter der Strafantragslösung darauf, einen Antrag hinsichtlich Verkehrsunfälle mit Sachschäden im „ruhenden Verkehr" einzuführen, da Unfälle im Begegnungsverkehr vom Unrechtsgehalt differenziert zu beurteilen sind. So oder so kommt in letzteren Fällen bei Weiterfahrt meist eine Verurteilung nach § 323c StGB in Betracht.[599]
Begründet wird die Strafantragslösung damit, dass die Verkehrsunfallflucht – ähnlich wie die Körperverletzung (§ 223 StGB) und Sachbeschädigung (§ 303 StGB) – ein Deliktstyp sei, bei dem die private Sphäre so stark berührt ist, dass ein staatliches Einschreiten nur erforderlich werde, wenn der Verletzte selbst sein Interesse daran bekunde.[600] Leitgedanke muss allein die Schadenswiedergutmachung sein, unabhängig davon, zu welchem Zeitpunkt diese geschieht.[601] Dem Unfallbeteiligtem soll die Möglichkeit eröffnet werden, seiner Feststellungspflicht nachzukommen, indem er ohne den Zwang strafrechtlicher Konsequenzen mit dem Geschädigten nachträglich eine Vereinbarung bezüglich der Schadensregulierung trifft, um das Rechtsgut des § 142 StGB – das Beweissicherungsinteresse – zu sichern.[602]

Gegner dieser Lösung lehnen die Einfügung des Strafantragserfordernisses im § 142 StGB mit der Begründung der Systemwidrigkeit ab, da die Allgemeinheit gefährdet sei und keine Opferindividualisierung stattfinde. Dieser Argumentation kann nicht gefolgt werden. Ein Strafantragserfordernis im Verkehrsunfalltatbestand fügt sich ohne weiteres in das deutsche Strafrechtssystem ein.[603] Begründet wird die Systemkonformität mit einem Vergleich zu § 303 StGB. Stellt sich doch

---

597 Vgl. den Vorschlag des Referenten-Entwurfs 1972 (§ 142 RefE 1972) BT-Drucksache 4/650; Befürwortend sind vor allem *Arloth,* GA 1985, S. 506; *Heublein,* DAR 1985, S. 15 (17/18); *ders,.* DAR 1986, S. 133 (135); *Lackner,* DAR 1972, S. 283 (290); Ablehnend *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (162); *Denzlinger,* ZRP 1982, S. 181; *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (162); *Park,* DAR 1973, S. 246 (248); *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 125 ff.; *Wetekamp,* DAR 1987, S. 11 (13).

598 Vgl. BT-Drucksache IV/650; *Höfle,* AnwBl 1987, S. 429 (434) mit Hinweis auf *Loos/Schwerdtfeger,* DAR 1983, S. 209 (213); ebenso *Jagusch*, NJW 1975, S. 1631 (1633).

599 Zutreffend *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 134.

600 So auch *Heublein,* DAR 1985, S. 15 (18); *Park,* DAR 1973, S. 246 (247); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 135.

601 Dazu *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (434) m.w.N.; *Jagusch,* NJW 1975, S. 1631 (1633); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 136.

602 Ausführlich *Beier,* DAR 1973, S. 85 (89); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 134.

603 Hierzu *Berz,* 24. DVGT 1986, S. 181 (189); *Geppert,* Blutalkohol, S. 157 (162); *Heublein,* DAR 1985, S. 15 (18)*; Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (433); *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (10).

die Unfallflucht quasi als Nachtat zur fahrlässigen Sachbeschädigung dar, die selbst bei einer strafbaren Vorsatztat einen Strafantrag erfordert.[604]

Trotz der Systemkonformität überzeugt dieses Konzept jedoch am Ede gleichwohl nicht, da es an unüberwindbaren Widersprüchen leidet. Hauptsächlich wird eingewandt, dass der Gesetzgeber nicht überall dort, wo zivilrechtliche Interessen geschützt sind, die Strafverfolgung von einem Strafantrag abhängig gemacht hat.[605] Außerdem ist eine Bagatellisierung des Tatbestandes zu befürchten, wenn das Strafantragserfordernis nur in einem begrenzten unteren Bereich eingeführt würde.[606] Insofern wird der präventiv wirkende Warte- und Vorstellungszwang nicht mehr genügend betont sowie die rechtliche Eingriffsgrundlage für die Strafverfolgungsbehörde vorläufig unklar.[607] Unabhängig von den sich eröffnenden Möglichkeiten, das Antragserfordernis zu Erpressungen zu missbrauchen,[608] verführe die Eventualität des Strafantrags des Geschädigten geradewegs zum „Entfernen vom Unfallort", weil die Aussicht auf Rücknahme des Strafantrags bei einem späteren finanziellen Ausgleich des Schadens durch den Täter bestehe.[609]

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass dieser Vorschlag grundsätzlich zu einer Verbesserung der jetzigen Gesetzeslage insoweit führen würde, als einige Täter nachträglich mit den Geschädigten zu einer Einigung hinsichtlich einer Schadensregulierung gelangen würden. Jedoch erscheint diese Lösung nicht nur aufgrund der zu erwartenden geringen Effizienz unbefriedigend, sondern auch aufgrund des hohen Missbrauchsrisikos.[610] Besteht doch die Gefahr, dass das Stellen eines Strafantrags von der Zahlung von Schadensersatzforderungen abhängig gemacht wird, deren Höhe unberechtigt ist. Dem Geschädigten würde so ein Zwangsmittel in die Hand gegeben werden, dass geeignet ist, den Geflüchteten augenblicklich unter Druck zu setzen.[611] Außerdem würde die generalpräventive Wirkung des

---

604 Siehe *Berz*, 24. DVGT 1986, S. 181 (189); *Heublein,* DAR 1985, S. 15 (18).

605 So zum Beispiel bei den Straftatbeständen Diebstahl (§ 242 StGB) und Betrug (§ 263 StGB). Dazu *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 106.

606 Ausführlich *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 105.

607 Vgl. BT-Drucksache 7/2434, S. 6.

608 Zu diesen *Möglichkeiten* gibt einen Einblick *Berz*, 24. DVGT 1986, S. 181 (189); *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (162); *Geppert,* Blutalkohol, S. 157 (162); *Park,* S. 246 (248); *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (10).

609 Dazu *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (162); *Händel,* DAR 1973, S. 60 (63); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 106; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 134.

610 Resümierend *Geppert,* Blutalkohol, S. 157 (162); *Heublein,* DAR 1985, S. 15 (18); *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (433); *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (10); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 138/139; *Wetekamp*, DAR 1987, S. 11 (13).

611 Etwa *Händel,* DAR 1973, S. 60 (63); *Park,* DAR 1973, S. 246 (247).

§ 142 StGB zusätzlich geschwächt, da der Täter zunächst einmal den Unfallort verlässt, um in Ruhe die Risiken abzuwägen.[612]

4. *Straffreiheit bei nachträglicher Meldung*

Im Mittelpunkt der Reformideen für den Bereich der Sachschadensunfälle steht seit geraumer Zeit der Vorschlag, denjenigen straflos zu lassen, der, ohne seiner Wartepflicht nach § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB genügt zu haben, sich nachträglich meldet und so die Schadensregulierung ermöglicht oder gar den Schaden ersetzt.[613] Zur dogmatischen Ausgestaltung bieten sich zwei Lösungen an, zum einen die „*Tatbestandslösung*", die anstatt der Wartepflicht eine Benachrichtigungspflicht vorsieht, und zum anderen die strafbefreiende „*Tätige Reue*", die Straflosigkeit für den Fall der nachträglichen Meldung gewährleistet. Beide Lösungen stützen den von § 142 StGB beabsichtigten Rechtsgüterschutz und tragen dem Charakter der Vorschrift als abstraktem Vermögensgefährdungsdelikt Rechnung.[614]

a. Tatbestandslösung

Ziel des ersten Lösungsvorschlags ist es, die Wartepflicht gemäß § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB völlig aus dem Tatbestand zu eliminieren und durch eine verlängerte Benachrichtigungspflicht zu ersetzen.[615] Besteht also ein Feststellungsinteresse des Geschädigten nicht oder nicht mehr, lässt dies den Tatbestand des § 142 StGB entfallen. Zuvor setzt die „Tatbestandslösung" eine Differenzierung der jetzt in § 142 Abs. 1 StGB enthaltenen Grundregel je nach Umständen sowie Folgen des Unfalls voraus.[616] Es wird also anhand der jeweiligen Unfallkonstellation entschieden, ob der Unfallbeteiligte unumgänglich am Unfallort bleiben muss oder die nachträgliche Meldung zur Sicherung der Interessen des Geschädigten ausreicht.[617] Entsprechend dieser Lösung kann sich der Täter in Bagatellfällen[618] durch Hinterlegung einer sog. Visitenkarte exkulpieren, wenn er durch geeignete Maßnahmen dafür gesorgt hat, dass die Nachricht den Geschädigten auch tatsäch-

612 Näher *Geppert,* Blutalkohol, S. 157 (162); *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (10); *Schütt,* k + v 1972, S. 187 (188); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 136.

613 Hierzu *Berz,* DAR 1986, S. 251 (252); *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (434); *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 113 ff.

614 So *Berz,* 24. DVGT 1986, S. 181 (182); *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (434); *Loos,* DAR 1983, S. 209 (212).

615 Dazu *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (159); *Haag,* AnwBl. 1987, S. 57 (59); *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (9).

616 Hierzu *Weigend*, in FS-Tröndle, S. 753 (762).

617 Näher dazu *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 139 ff.; *Weigend*, in FS-Tröndle, S. 753 (762).

618 Die Bagatellschwelle liegt bei etwa 25 € (vgl. §§ 248a StGB i.V.m. § 263 IV StGB).

lich erreicht, wobei der Misserfolg zu seinen Lasten geht.[619] Dass der Unfallbeteiligte beim Tod oder einer Verletzung eines anderen an der Unfallstelle verweilen muss, ist weitgehend unbestritten.[620] Soll doch die „Tatbestandslösung" die notwendige Hilfspflicht nach § 323c StGB ersetzen, da es auch bei den durch § 142 StGB geschützten zivilrechtlichen Ansprüchen des Geschädigten auf das Maß des Verschuldens des Schädigers ankommt (meist war Alkohol im Spiel).[621] Auch eine Vielzahl ausländischer Staaten praktizieren eine derartige Regelung,[622] beispielsweise Belgien, Holland, Griechenland, Schweden und die USA.

Befürwortet wird diese Lösung vor allem unter dem Aspekt, dass durch einen Wegfall oder einer Auflösung des Unverzüglichkeitsgebots die Pflicht zur Selbstanzeige entfalle sowie die Zahl der nachträglichen Meldungen vermeitlich steige.[623] So wird argumentiert, dass es wegen des Rechtsguts „Vermögen" ausnahmsweise gerechtfertigt sei, die Präventionswirkung des § 142 StGB zu schwächen, mit dem Ziel, dem Geschädigten eine „Hilfestellung" für die Durchsetzung der gegen den Schädiger bestehenden zivilrechtlichen Ansprüche einzurichten. Der Geschädigte, dem stets erhebliche Schäden drohen, steht in der Regel schlechter da, wenn man auf die Erfüllung der Pflichten aus § 142 StGB beharren würde.[624]

Dem weitergehenden Lösungsansatz von *Geppert*[625], der sogar die Wartefrist bei den Sachschadensunfällen im „ruhenden Verkehr" ganz abschaffen will, wird entgegengehalten, dass der Normappell an den Unfallbeteiligten, am Unfallort zu bleiben, sowie das Anhaltegebot gänzlich aufgehoben würde.[626] Aber nicht nur „die plakative, unrechtstypisierende Funktion des Tatbestandes würde ausgehöhlt"[627], auch würde der Täter dies als „eine Aufforderung zu mehr Trunkenheitsfahrten mit der Möglichkeit der häuslichen Ausnüchterung nach dem Unfall"[628] missverstehen.

Weiter wird kritisiert, dass abgesehen von dem Fall es kommt bei einem Unfall zu einer Körperverletzung, bereits durch die alleinige (Sach-) Beschädigung eines

---

619 Siehe *Janiszewski,* DAR 1994, S. 1 (5/6).

620 So etwa *Weigend*, in FS-Tröndle, S. 753 (762).

621 Etwa bei *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (159); *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (9).

622 Dazu *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (434/435); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 140 m.w.N.; *Weigend/Geuenich,* DAR 1988, S. 258 (260, 263, 266).

623 Dazu näher *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (164 ff.); *Heublein,* 24. DVGT 1986, S. 161 (168 ff.).

624 Ausführlich *Berz,* DAR 1986, S. 251 (252); *Duttge,* JR 2001, S. (181) 185.

625 In: Blutalkohol 1986, S. 157 (165 ff.).

626 Dazu *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 141.

627 *Berz,* DAR 1986, S. 251 (252).

628 *Middendorff,* Blutalkohol 1982, S. 356 (364).

Fahrzeugs eine Situation entstehen kann, die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Gäbe es keine gesetzlich verankerte Wartepflicht, so könnte sich leicht der Gedanke einschleichen, man sei auch nicht zur Beseitigung des hervorgerufenen gefährlichen Zustandes verantwortlich.[629] Dieser Einwand entfällt, da bereits im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenrechts, nämlich § 34 Abs. 1 Nr. 2 StVO, einem solchen Fehlverhalten durch eine Bußgeldandrohung Rechnung getragen wird.[630]

Zwar erscheint die Tatbestandslösung in der gegenwärtigen Ausgestaltung des § 142 StGB überflüssig vor dem Hintergrund, dass der Gesetzgeber durch eine gesonderte Strafandrohung für den Versuch selbst bei ausbleibendem *Erfolg* das tatbestandsmäßige Verhalten als *solches* unter Strafe stellen könnte. Doch gerade diese Ausgestaltung ist derzeit nicht möglich, weil allein der sich im unerlaubten oder unberechtigten Entfernen vom Unfallort liegende Pflichtenverstoß bereits Kriminalstrafe rechtfertigt.[631]

Gegen die „Tatbestandslösung" spricht, dass der Normappell des § 142 StGB untergraben wird und das Ausscheiden einer Bestrafung im Falle einer Teilnahme. Können doch Anstiftung und Beihilfe zu einer Tat nur bestraft werden, wenn der Haupttäter den Tatbestand verwirklicht hat (vgl. §§ 26, 27 StGB): Der Tatbestandsausschluss bei nachträglicher Meldung des Täters würde aber bewirken, dass die Teilnehmer ebenfalls straflos blieben.[632] Schon daher überzeugt die Tatbestandslösung nicht.

b. Tätige Reue als persönlicher Strafaufhebungsgrund

Ziel der Reformidee der „Tätigen Reue als persönlicher Strafaufhebungsgrund" ist es, den Unfallbeteiligten zu privilegieren, der sich zunächst entfernt hat, nach kurzer Zeit jedoch zur Besinnung kommt und sich beim Geschädigten oder anderen Unfallbeteiligten zur Ermöglichung der Durchsetzung ihrer zivilrechtlichen Ansprüche nachträglich meldet.[633] In den Niederlanden sowie Österreich wird die „Tätige Reue" in dieser Ausgestaltung bereits praktiziert.[634] Auch das englische Recht enthält eine ähnliche Regelung (vgl. § 25 Abs. 2 Road Traffic Act).[635] So wird der Täter nachträglich straflos, wenn er innerhalb von 24 Stunden nach dem Unfall, noch bevor er als Beschuldigter verhört oder festgenommen wird, freiwil-

---

[629] Näher *Berz,* 24. DVGT 1986, S. 181 (184); *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (435).

[630] Hierzu *Böse,* StV 1998, S. 509 (513).

[631] Zutreffend *Duttge,* JR 2001, S. 181 (185).

[632] Detailliert *Berz,* DAR 1986, S. 251 (253) m.w.N.

[633] Ausführlich *Berz,* DAR 1986, S. 251 (253/254); *Heublein,* DAR 1986, S. 133 (135/136); *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (435); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 107; *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 (429).

[634] Dazu *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (435); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 239/240.

[635] Explizit *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 240.

lig den Ermittlungsbehörden Kenntnis gibt und die Feststellung seiner Personalien und seines Fahrzeuges ermöglicht.[636]

Eine derartige Regelung ist dem deutschen Recht durchaus nicht neu. So enthielt bereits § 22 Abs. 1 S. 2 KFG[637] – der bis 1940 geltendes Recht war – einen Strafausschließungsgrund[638]:

> *„Er bleibt jedoch straflos, wenn er spätestens am nächstfolgenden Tag nach dem Unfall Anzeige bei einer inländischen Polizeibehörde erstattet und die Festlegung des Fahrzeugs und seiner Person bewirkt".*

Nachdem diese Regelung mit Verordnung vom 2.4.1940 ersatzlos gestrichen wurde, war in der nachfolgend geltenden Vorschrift des § 139a RStGB eine derartige Vorschrift nicht mehr enthalten. Als amtliche Begründung[639] für die Streichung wurde ein mangelndes Interesse an einer nachträglichen Meldung vorgebracht, da sich die Feststellungspflicht nur auf die Art und Weise der Beteiligung erstrecke. So sei am nächsten Tag der Alkoholeinfluss nicht mehr feststellbar und Schäden am Fahrzeug des Täters könnten schon beseitigt worden sein.[640] Insofern beruhte die ersatzlose Streichung der „Tätigen Reue" auf der zunehmenden Betonung öffentlicher Belange im Rahmen des von der Strafnorm zur damaligen Zeit geschützten Rechtsguts und der damit verbundenen nationalistischen Strafrechtsideologie.[641]

Mit Wehmut blicken die Befürworter der „Tätigen Reue als persönlicher Strafaufhebungsgrund" bei Sachschäden heute auf § 22 KFG. Beabsichtigen sie doch, eine ähnliche Regelung wieder aufleben lassen. Zwar wird eingeräumt, dass zur damaligen Zeit unter Zugrundelegung eines anderen Rechtsguts die ersatzlose Streichung konsequent gewesen sein mag. Doch seit § 142 StGB dem Schutz der zivilrechtlichen Beweisinteressen dient, kann die seinerzeitige Begründung nicht

---

636 Vor allem *Berz,* 24. DVGT 1986, S. 181 (187); *Heublein,* 24. DVGT 1986, S. 161 (167).

637 So etwa *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (435); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 108.

638 Vgl. 1. Kapitel, 1. Abschnitt, A., II.

639 Vgl. die amtliche Begründung zur Verordnung zur Änderung der Strafvorschriften über fahrlässige Tötung, Körperverletzung und Flucht bei Verkehrsunfällen vom 2.4.1940 (RGBl. I S. 606) in Deutsche Justiz 1940, S. 508/509.

640 Vgl. die zur Verordnung zur Änderung der Strafvorschriften über fahrlässige Tötung, Körperverletzung und Flucht bei Verkehrsunfällen vom 2.4.1940 (RGBl. I S. 606) in Deutsche Justiz 1940, S. 509/510; *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (435); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 146/147 m.w.N.

641 Näher dazu *Freisler,* Deutsche Justiz 1940, S. 525 (526); *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht, S. 29/30; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 109.

gegenwärtig mehr gelten.[642] Die Verfolgung von alkoholisierten Autofahrern kann nicht mehr als nur ein erwünschter Nebeneffekt sein.[643]

Vor allem *Berz* setzte sich auf dem 24. Verkehrsgerichtstag[644] für die Einfügung der „Tätigen Reue als persönlichen Strafaufhebungsgrund" ein. Er befürwortet diese Lösung, weil das Strafgesetzbuch bei Tatbeständen mit einem Vollendungszeitpunkt, die vor der eigentlichen, messbaren Schädigung des geschützten Gutes liegen, bereits eine große Anzahl von Bestimmungen kennt die den Täter belohnen, wenn er trotz Vollendung des Delikts den Eintritt eines Schadens an dem Rechtsobjekt verhindert.[645] Zum Teil ist als Rechtsfolge zwingend Straflosigkeit,[646] teilweise aber auch lediglich eine in das Ermessen des Gerichts gestellte Möglichkeit der Strafmilderung oder das Absehen von Strafe vorgesehen.[647]

Gegner dieser Reformidee halten die Einfügung eines persönlichen Strafaufhebungsgrundes für entbehrlich, da diese Lösung nicht kompatibel mit der Funktion des Strafrechts sei. So würde das Strafrecht als Instrument für die Gewährung von Vergünstigungen benutzt.[648] Außerdem würde der plakative Normappell des § 142 StGB als verkehrsrechtliche Strafnorm ausgehebelt.[649] In diesem Sinne argumentiert man auch im Gesetzgebungsverfahren:[650] Danach bestünde nicht nur die Gefahr, dass eine Unterscheidung zwischen fehlender Tatbestandsmäßigkeit und bloßer Straffreiheit nicht mehr vorgenommen würde, sondern auch, dass sich der Grundsatz durchsetzt: Bei Unfällen ohne Personenschaden kann man entweder warten oder wegfahren. Unzweifelhaft würde dann die zweite Alternative populärer werden.[651]

Auch *Ruck*[652] spricht sich gegen eine derartige Lösung aus, weil diese zu einer faktischen Einschränkung des Legalitätsprinzips führe, indem der straffällige Unfallbeteiligte nicht bestraft wird, um die Beeinträchtigungen des privaten Beweissicherungsinteresses zu verhindern. Ablehnend wird ebenfalls ausgeführt, dass nach

---

642 Dieses Konzept befürworten vor allem *Berz,* DAR 1986, S. 251 (253/254); *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (435); *Volk,* DAR 1982, S. 81 (87).

643 Siehe *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 147.

644 *Berz,* 24. DVGT 1986, S. 181 (185).

645 Dazu *Berz,* 24. DVGT 1986, S. 181 (185); *Berz,* DAR 1986, S. 251 (253).

646 Vgl. §§ 129 Abs. 6 2. HS; 129a Abs. 5, 149 Abs. 2, 264 Abs. 5, 265b Abs. 2, 314a Abs. 3, 330b Abs. 1 S. 2 StGB.

647 Vgl. §§ 83a Abs. 1, 84 Abs. 5, 98 Abs. 2, 99 Abs. 2, 158 Abs. 1, 239 Abs. 4, 314a Abs. 1, 330b Abs. 1 S. 1 StGB.

648 So *Ruck*, § 142 als Vermögensdelikt, S. 115; *Weigend*, in FS-Tröndle, S. 753 (760).

649 Wiederum *Weigend*, in FS-Tröndle, S. 753 (760).

650 Vgl. BT-Drucksache 7/3503, S. 5.

651 Näher *Ruck*, § 142 als Vermögensdelikt, S. 120; *Weigend*, in FS-Tröndle, S. 753 (760/761); *Wetekamp,* DAR 1987, S. 11 (13).

652 *Ruck*, § 142 als Vermögensdelikt, S. 122.

Einfügung der „Tätigen Reue als persönlicher Strafaufhebungsgrund" eine Verschlechterung der Situation des Unfallopfers eintreten würde, weil der körperliche Zustand des Täters sowie der technische Zustand des Fahrzeugs für eine zuverlässige Beurteilung der Schuld- und Haftungsfrage unerlässlich seien. Nachträglichen Manipulationen hinsichtlich des „tatsächlichen" Unfallverursachers wären Tor und Weg geöffnet.[653] So spielt auch bei Sachschäden die alkoholische Beeinflussung meist eine nicht unbeachtliche Rolle.[654] Hierbei kann nicht das Argument umstimmen, dem nicht rücksichtslos handelnden, sondern aus Kopflosigkeit oder Angst fliehenden Täter, müsse eine Chance auf obligatorische Strafbefreiung eingeräumt werden.[655]

Abschließend ist festzuhalten, dass die Reformidee der „Tätigen Reue" zu begrüßen ist. Die Ausgestaltung als zwingenden Strafaufhebungsgrund würde nicht nur aus Sicht des Unfallfluchttäters die „Rückkehr in die Legalität" attraktiver gestalten, sondern auch für den Unfallbeteiligten. Besteht doch eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass hierdurch der erlittene Vermögensschaden ersetzt wird.[656] Bei Einfügung einer solchen „Rücktrittsregelung" kann zu Recht eine nachhaltige Abnahme der Verstöße gegen § 142 StGB, d.h. eine Förderung des Schutzzwecks des § 142 StGB sowie eine Senkung der immer weiter ansteigenden Fluchtdelinquenz erwartet werden.[657]

c. Zivilprozessuale Beweislastumkehr

In der Reformdiskussion um die Einfügung der „Tätigen Reue" wird zur Optimierung des Schutzzweckes des § 142 StGB zudem vorgeschlagen, die „Tätige Reue" mit einer zivilprozessualen Beweislastumkehr zu koppeln, um Nachteile des Geschädigten bei der Durchsetzung der zivilrechtlichen Ansprüche auszuschließen.[658] Dabei soll auf das zivilprozessuale Institut der Beweisvereitelung zurückgegriffen werden:[659] Der Geschädigte erhält eine zusätzliche Sicherung, damit sich nach Einfügung einer „Rücktrittsregelung" die beweisrechtliche Situation nicht verschlechtert. Legitimiert wird eine Beweislastumkehr mit der Überlegung, dass bei nachträglicher Meldung des Verkehrsunfalls dem Geschädigten die Möglich-

---

653 Dazu *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (8).

654 So *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (8); *Wetekamp,* DAR 1987, S. 11 (13).

655 Hierfür spricht sich aus *Lackner,* DAR 1972, S. (283) 291.

656 So auch *Schulz,* ZRP 2006, S. 149 (150/151).

657 In diesem Sinne *Heublein*, DAR 1985, S. 15; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 239 ff.; *Park*, DAR 1993, S. 246; *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (10).

658 Siehe *Berz,* 24. DVGT 1986, S. 181 (186); *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (158/159); *Haag,* AnwBl. 1987, S. 57 (60/61); *Geppert,* Blutalkohol, S. 157 (164); *Müller-Metz,* NZV 1994, S. 89 (93).

659 Vgl. §§ 444, 427 ZPO; BGH, VersR 1968, S. 58.

keit genommen wird, den Unfall sofort aufklären zu lassen. Damit unterbleiben aber für das Unfallopfer möglicherweise günstige Feststellungen für das zivilrechtliche Verfahren.[660]

Diese Reformidee ist zwingend mit jener der „Tätigen Reue" zu verbinden, da nur so ein gerechter Schadensausgleich erfolgen kann. In dem Verlassen der Unfallstelle durch den Schädiger muss ein Verzicht auf die Unfallaufklärung gesehen werden. Erhält doch der Schädiger die Möglichkeit sich straflos entfernen zu dürfen und nicht unverzüglich den Unfall melden zu müssen. Würde der Schädiger aus der von ihm selbst geschaffenen Beweisnot Vorteile ziehen, läge ein Verstoß gegen den Grundsatz des Verbots widersprüchlichen Handelns vor.[661] Bereits in der Rechtsprechung ist anerkannt, dass Schuldbekenntnisse die Beweislage des Erklärungsempfängers verbessern.[662] Das Verhalten eines Schädigers, der auf Unfallaufklärung vor Ort durch das Entfernen verzichtet, ist vergleichbar mit dem Verhalten eines Unfallbeteiligten, der ein Schuldbekenntnis abgibt.[663]

III. Weitere Reformideen

1. *Schaffung einer neutralen Meldestelle*

Auch wurde die „Schaffung einer neutralen Meldestelle" neben den jetzigen Meldestellen befürwortet. Als Institution, die mit der Entgegennahme von Unfallmeldungen beauftragt werden könnten, kämen Automobilclubs, Versicherungen, Straßenbaubehörden und andere zivile Stellen in Betracht.[664] Ein Vorteil dieser Lösung liegt sicherlich in dem Abbau vorhandener Hemmschwellen im Vergleich zu der Polizei.[665] Die Einrichtung einer neutralen Meldestelle hätte weiter den Vorteil, dass kein Zwang zur Selbstbelastung mehr entfaltet wird.[666] Aus diesem Grund empfahl der 20. Deutsche Verkehrsgerichtstag 1982 in Verbindung mit einem strafprozessualen Modell die Gründung von Stellen, „die nicht Strafverfolgungsbehörden sind"[667].

---

[660] So etwa *Haag,* AnwBl. 1987, S. 57 (60/61).

[661] Wiederum *Haag,* AnwBl. 1987, S. 57 (60/61).

[662] Vgl. BGH, NJW 1976, S. 1259; BGH, NJW 1982, S. 996.

[663] Dazu *Haag,* AnwBl. 1987, S. 57 (61); *Müller-Metz,* NZV 1994, S. 89 (93).

[664] Hierzu *Bär,* 20. DVGT 1982, S. 113 (129); *Denzlinger,* ZRP 1982, S.178 (181); *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 89; *Haag,* AnwBl. 1987, S. 57 (60); *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163).

[665] Siehe *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 155/156.

[666] Dazu *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 188.

[667] Vgl. die Übersicht bei *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 89; *Denzlinger,* ZRP 1982, S.178 (181).

Zwar ist die Errichtung einer neutralen Meldestelle ohne große Probleme realisierbar, aber gerade die vorliegende faktische Durchbrechung des Legalitätsprinzips, soweit es nicht unter das Opportunitätsprinzip der §§ 153 ff. StPO fällt, ist mit den strafprozessualen Grundsätzen unvereinbar.[668]

2. *Abschaffung des Schadensfreiheitsrabattes*

Eine weitere Reformidee sieht ohne eine Neufassung des § 142 StGB die Möglichkeit, die Fluchtdelinquenz durch Änderungen im Versicherungsrecht zu senken. Unbestritten ist, dass sich das „Bonus-Malus-System" im Versicherungsrecht kriminogen auf das allgemeine Fluchtverhalten auswirkt.[669] Aufgrund der derzeitigen kriminologischen Erkenntnisse ist davon auszugehen, dass die Abschaffung des Schadensfreiheitsrabatts einen massiven Rückgang der Fluchtfälle zur Folge hätte.[670] So regt *Arbab-Zadeh*[671] eine Umgestaltung des Prämiensystems an,[672] da der Schadensfreiheitsrabatt zur Flucht verleite und damit die Solidargemeinschaft der Versicherten beeinträchtigt.[673]

Gegner dieses Vorschlags wenden zu Recht ein, dass die Einführung des Rabattsystems im Jahre 1951 zu einer umsichtigen Teilnahme am Straßenverkehr und damit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit geführt habe.[674] Es ist ein Anreiz zum defensiven, risikoarmen und damit unfallfreien Fahren geschaffen worden.[675] Durch die Abschaffung des Rabattssystems würde mit großer Wahrscheinlichkeit die Zahl der Verkehrsunfallfluchtfälle gesenkt werden. Aber Millionen von Kraftfahrern, die sich in den vergangenen Jahren durch eine vorsichtige Fahrweise den Vorteil einer niedrigen Versicherungsprämie verdient haben, wür-

[668] Näher dazu *Bär,* 20. DVGT 1982, S. 113 (129); *Denzlinger,* ZRP 1982, S.178 (181); *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 89; *Haag,* AnwBl. 1987, S. 57 (60); *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163); *Park,* DAR 1993, S. 246 (249); *Ruck*, § 142 als Vermögensdelikt, S. 137.

[669] Explizit *Bär,* 20. DVGT 1982, S. 113 (126); *Bockelmann,* DAR 1964, S. 288 (291); *Park,* DAR 1973, S. 246 (248).

[670] So *Bär,* 20. DVGT 1982, S. 113 (126); *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163); *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 140.

[671] In: NJW 1965, S. 1049 (1053).

[672] Dies fordern unter anderem auch *Bockelmann,* DAR 1964, S. 288 (291 ff.); *Denzlinger,* ZRP 1982, S. 178.

[673] Hierzu *Denzlinger,* ZRP 1982, S.178 (180); *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt, S. 140 ff.; einen Mittelweg befürwortet *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (161).

[674] Näher *Bär,* 20. DVGT 1980, S. 113 (125); *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163).

[675] So etwa *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 19.

den sich bestraft fühlen.[676] Zudem wird Versicherungsbetrügern Tor und Weg geöffnet. Folglich sollte an dem jetzigen „Bonus-Malus-System“[677] festgehalten werden.[678]

3. Änderung der Versicherungsbestimmungen

Unabhängig von der Abschaffung des „Bonus-Malus-System“ wird als versicherungsrechtliche Reformidee vorgeschlagen, dem Täter durch eine Neugestaltung der Versicherungsbestimmungen den Weg zur nachträglichen Meldung des Unfallgeschehens zu erleichtern.[679] Nach der derzeitigen Regelung des § 7 I (2) S. 1 AKB ist der Versicherungsnehmer nämlich verpflichtet, alles zu tun, was der Aufklärung des Tatbestandes dienlich sein kann.[680] Entfernt sich der Versicherungsnehmer unerlaubt oder unberechtigt vom Unfallort, wird er in der Regel nicht nur gegen die versicherungsrechtliche Aufklärungspflicht, sondern auch gegen die Anzeigepflicht verstoßen.[681] Demgemäß wird vorgeschlagen, die Regressmöglichkeit bei den in Frage kommenden Unfällen im „ruhendem Verkehr“ und mit lediglich Sachschäden gemäß § 7 Abs. 1 StVG“[682] auszuschließen, damit die Furcht vor dieser unliebsamen Konsequenz nicht nachträgliche Meldungen verhindert.[683] Insoweit hat der HUK-Verband der Versicherer laut *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*[684] seine Zustimmung zu einer nachträglichen Meldemöglichkeit signalisiert, da „aus der Sicht der Rechtsschutzversicherung“ keine Bedenken bestünden.

Insgesamt ist festzuhalten, dass nicht nur eine strafrechtliche Neufassung des § 142 StGB notwendig ist, sondern auch eine versicherungsrechtliche. Es kann nicht angehen, dass der Unfallfluchttäter durch eine nachträgliche Meldung straffrei bleibt, er aber versicherungsrechtlich durch die Regressmöglichkeit der Versicherer „bestraft“ wird.

---

676 Im einzelnen *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 178; *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163); *Park*, DAR 1993, S. 246 (248).

677 Ausführlich *Berz,* 24. DVGT 1986, S. 181 (190).

678 In diesem Sinne *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163); *Park*, DAR 1993, S. 246 (248).

679 Dazu *Berz,* 24. DVGT 1986, S. 181 (190).

680 Vgl. *Zopfs,* VersR 1994, S. 266 ff.

681 Siehe 1.Teil, 1. Abschnitt, B, III, 3.

682 *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 159.

683 So auch *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (436).

684 *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 106.

C. Aktuelle Reformbestrebungen

I. Gestaltung des § 142 StGB zu einer echten Vermögensstraftat

Einen innovativen Reformvorschlag zum § 142 StGB unterbreitete jüngst *Duttge*[685]: Er schlug vor, nicht allein die Pflichtwidrigkeit der Unfallflucht zu sanktionieren, sondern den Eintritt einer realen Benachteiligung im vermögensrechtlichen Sinn zu verlangen. Der Autor meint, dass mit der Einfügung der „Tätigen Reue" der Gesetzgeber bereits „entscheidend Abstand genommen [habe] von der wohl nahezu einhellig geteilten Auffassung, dass es *allein* eine solche *Pflichtwidrigkeit* ist, die in materieller Hinsicht das Unrecht einer Verkehrsunfallflucht ausmacht"[686]. Dementsprechend soll im Tatbestand des § 142 StGB ein „*vermögensrechtlicher Bezug*"[687] ähnlich dem Betrug (§ 263 StGB) verankert werden. Beschränkt sich der Erfolgsunwert doch gerade nicht auf eine generell gefährliche Handlung. Verlangt ist vielmehr ein „Erfolg", nämlich der Vermögensschaden.[688] Nur in diesem Fall hat sich der rechtsgutsverletzende Erfolg realisiert.[689]

Daher lautet der *Alternativvorschlag* eines neuen § 142 StGB wie folgt:

(1) Ein Unfallbeteiligter, der sich nach einem Unfall im Straßenverkehr vom Unfallort entfernt, bevor er
1. zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit und durch die Angabe, dass er an dem Unfall beteiligt ist, ermöglicht hat
oder
2. eine nach den Umständen angemessene Zeit gewartet hat, ohne dass jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen,
und dadurch die Befriedigung auch nur eines Geschädigten ganz oder teilweise vereitelt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Nach Absatz 1 wird auch ein Unfallbeteiligter bestraft, der sich
1. nach Ablauf der Wartefrist (Absatz 1 Nr. 2)
oder
2. berechtigt oder entschuldigt

---

685 In: ZStrR 2001, S. 147 (166).

686 *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (149).

687 Vgl. *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (166/167).

688 Vgl. *Tröndle/Fischer*, § 263 Rdnr. 30.

689 Explizit SK-*Samson/Günther*, § 263 Rdnr. 99; *Tröndle/Fischer,* § 263 Rdnr. 1b.

vom Unfallort entfernt hat und die Feststellungen nicht unverzüglich nachträglich ermöglicht, *so dass dadurch die Befriedigung mindestens eines Geschädigten ganz oder teilweise vereitelt wird.*

(3) Der Verpflichtung, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, genügt der Unfallbeteiligte, wenn er dem Berechtigten (Absatz 1 Nr. 1) oder einer nahe gelegenen Polizeidienststelle mitteilt, dass er an dem Unfall beteiligt gewesen ist, und wenn er seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs angibt und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung hält. [*S. 2 wird gestrichen*]

[*Abs. 4 i.d.F. des 6. StrRG wird gestrichen*]

(4) Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.[690]

Die Grundidee dieses Lösungsvorschlags lehnt sich an die gesetzlichen Regelungen der Verkehrsunfallflucht in der Schweiz und Österreich an.[691] Dort soll nämlich ein rechtsunkundiger Bürger „Kriminalstrafe erst dann befürchten (…), wenn der einmalige Verhaltensfehler einer Unfallflucht am Ende wirklich zu einer realen Benachteiligung des Unfallgeschädigten geführt hat“[692].

Für diese Reformidee spricht vor allem die Handhabung der Verkehrsunfallflucht in der Praxis: So entfallen im Wege der teleologischen Reduzierung die tatbestandlichen Pflichten aus § 142 Abs. 1 StGB, wenn nach Lage der Dinge Feststellungen zugunsten der Geschädigten oder anderer Unfallbeteiligter nicht erforderlich sind, weil Feststellungsinteressen der Berechtigten durch ein Entfernen vom Unfallort nicht beeinträchtigt werden.[693]

II. Empfehlung des 41. Deutschen Verkehrsgerichtstag

In Übereinstimmung mit den Empfehlungen früherer Verkehrsgerichtstage hält der 41. Deutsche Verkehrsgerichtstag den Straftatbestand der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB) im Interesse des Opferschutzes für zwingend erforderlich. Um in Zukunft einer größeren Zahl von Geschädigten die Durchsetzung ihrer Ersatzansprüche zu ermöglichen, schlägt der Arbeitskreis eine Erweiterung der „Tätigen Reue“ in Form der freiwilligen Selbstanzeige vor. Von dieser sollen alle Sachschäden ungeachtet ihrer Höhe erfasst werden. Als Unfälle außerhalb des

[690] Änderungen gegenüber der geltenden Gesetzesfassung sind im Kursivdruck hervorgehoben. Abgedruckt in: ZStrR 2001, S. 147 (166/167).

[691] Ausführlich zu den gesetzlichen Regelungen in Österreich und in der Schweiz *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (159 ff.); *ders.,* JR 2001, S. 181 (186/187).

[692] *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (165/166).

[693] Ausführlich AK-*Schild*, § 142 Rdnr. 42; *Duttge,* JR 2001, S. 181 (185); LK-*Geppert,* § 142 Rdnr. 70/71.

fließenden Verkehrs sind demnach auch Unfälle anzusehen, die aus dem fließenden Verkehr an ruhenden Objekten (beispielsweise parkenden Fahrzeugen, Schutzplanken, Straßenschildern) verursacht werden. Entgegen bisheriger Gesetzesregelung soll die „Tätige Reue“ nach Ansicht der Mehrheit zwingend zum Absehen von Strafe führen. Bei Anwendung der „Tätigen Reue“ werden keine Punkte wegen Verkehrsunfallflucht im Verkehrszentralregister eingetragen. Nach Ansicht des Arbeitskreises soll die Vorschrift jedoch – wie bisher – bei Personenschäden ausgeschlossen bleiben.[694] Flankierend gibt der Arbeitskreis Folgendes zu erwägen: Versicherungsrechtlich ist nach einer Lösung zu suchen, die bei tätiger Reue einen Regress gegen den Flüchtigen ausschließt.[695]

Dieser Reformvorschlag ist zu begrüßen, da die derzeitigen Abgrenzungsschwierigkeiten hinsichtlich der Sachschadenshöhe entfallen würden. Auch kommt man der Forderung nach, § 142 StGB zwingend als Strafaufhebungsgrund zu gestalten und die Eintragung von Punkten im Verkehrszentralregister auszuschließen. Grundsätzlich ist auch die Ausweitung des Anwendungsbereiches – Unfälle aus dem fließenden Verkehr an ruhenden Objekten (beispielsweise parkenden Fahrzeugen, Schutzplanken, Straßenschildern) – zu begrüßen, jedoch sind damit Abgrenzungsschwierigkeiten verbunden.[696]

III. Fazit

Zusammenfassend kann die anhaltende und lebhafte Diskussion um den § 142 StGB als Ausdruck der allgemeinen Unzufriedenheit mit dem derzeit geltenden Recht gewertet werden. Nahezu einhellig wird konstatiert, dass eine Verbesserung der Situation der Geschädigten herbeigeführt werden muss sowie eine Senkung der immer weiter steigenden Verkehrsunfallfluchtzahlen.[697] Der Schutzzweck, die privatrechtlichen Interessen zu sichern, wird nur unzureichend erfüllt. Im Mittelpunkt der aktuellen Reformüberlegungen stehen Vorschläge zur Änderung des materiellen Rechts. Dabei werden Überlegungen, dem Täter bei nachträglicher Meldung des Unfallereignisses einen strafbefreienden Rücktritt einzuräumen, deutlich favorisiert.

---

[694] Dazu näher Fieberg, 41. DVGT 2003, S. 190 (196 ff.).

[695] So etwa *Bücken*, 41. DVGT 2003, S. 183 (187).

[696] Hierzu wird noch ausführlich Stellung genommen, vgl. 3. Kapitel, 1. Abschnitt, C. I.

[697] Explizit *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 213 ff.

2. Abschnitt: Kriminologische Aspekte zur Verkehrunfallflucht

Keine der Reformideen berücksichtigt die zwangsläufig mit einem Unfall verbundenen psychischen Erschütterungen. Aber es ist notwendig für eine Reform des § 142 StGB kriminologische Erkenntnisse zu beachten: Kritisiert man doch, dass es für die Bewertung eines Verkehrsunfalls vollkommen gleichgültig sei, aus welchen Gründen und unter welchen Umständen sich der betreffende Unfallbeteiligte eigentlich entfernt hat, ob er aus einem überlegten, rücksichtslosen Kalkül heraus gehandelt oder einfach nur die Nerven verloren hat.[698] In den Fällen wo der Unfall affektive und panikartige Kurzschlussreaktionen auslöst, stellt sich die Frage, ob überhaupt von einer vorsätzlichen Begehungsweise ausgegangen werden kann.[699] Durch die Außerachtlassung praktischer Psychologie hat es der Gesetzgeber sicher versäumt, den Durchschnittstäter der Unfallflucht als einen Menschen zu begreifen, der aus einer Vielzahl von Motiven heraus handelt.[700] Eine Hilfestellung für dieses Dilemma bietet die kriminologische Ursachenforschung.

A. Motivforschung

Die bislang nicht zahlreichen kriminologischen Untersuchungen[701] sind sich in der Gruppierung und Vielzahl der einzelnen Motivationen einig. Die Prozentzahlen bilden aber einen großen Unsicherheitsfaktor,[702] da die Gründe, die einen Unfallbeteiligten veranlassen zu fliehen, unterschiedlichster Art sind. Exakte gesicherte Ergebnisse oder gar Statistiken von Motivuntersuchungen liegen nicht vor, weil die Angaben des Täters schwer überprüfbar sind und zwischen den polizeilich gemeldeten und den abgeurteilten Fällen eine „beträchtliche Lücke“[703] existiert.[704] Auch ist die Abgrenzung zwischen Schutzbehauptung und echten Motiv kaum möglich, da man auf die Angaben der Fluchttäter angewiesen ist.[705] Die Erforschung von Fluchtgründen ist darüber hinaus deshalb so schwierig, weil der Tatverdächtige ein begreifliches Interesse daran hat, seine wirklichen Beweggrün-

698 Ausführlich *Duttge,* JR 2001, S. 181.

699 Dazu *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 169; *Spiegel,* DAR 1972, S. 291 (294).

700 Aufschlussreich *Duttge*; JR 2001, S. 181 (182); Maurach/*Schröder*/Maiwald, Strafrecht BT, § 49 Rdnr. 4; *Schild,* AK, § 142 Rdnr. 20; SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 2 a.E.

701 Über die geringe Anzahl von Untersuchungen *Bär*, 20. DVGT 1982, S. 113 (114); *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 147 m.w.N.

702 Näher *Bär,* 20. DVGT, S. 113 (114); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 87.

703 *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 151 (2).

704 So auch im Ergebnis *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz, S. 284; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 23.

705 Hierzu *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht, S. 115; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz, S. 280; *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 27.

de zu „verschleiern“.[706] Zudem wird sein Handeln oft nicht durch ein Motiv, sondern durch ein Motivbündel bestimmt, die bezogen auf ihre Bedeutung für den Tatentschluss in einem Über- und Unterordnungsverhältnis oder auch gleichrangig nebeneinander stehen. [707]

I. Motivgruppen

Grundsätzlich werden zwei Motivgruppen[708] unterschieden: einerseits jene Personen, die aus Angst vor Strafe, andererseits solche die zur Vermeidung von Unannehmlichkeiten die Flucht ergreifen. Prozentual erfasst sie erstere Gruppierung nach *Bär/Hauser/Lehmpuhl*[709] ca. 55 bis 60 % der Fälle in den Jahren 1976 – 1978. Dieses Ergebnis deckt sich annäherungsweise mit einer aktuellen Untersuchung von *Laumann*[710], wonach in 44,8 % der Fälle die Täter aus Angst vor Strafe bzw. zur Vermeidung von Unannehmlichkeiten die Flucht ergreifen. Der zweiten Motivgruppe sind ca. 40 bis 45 % der Unfallfluchtfälle zuzuordnen.[711]

II. Vermeidung von Unannehmlichkeiten

Die Motivgruppe „Vermeidung von Unannehmlichkeiten“ wird unterteilt in mehrere Gruppierungen: Der Ärger den ein Fahrzeugführer mit dem Halter (Eigentümer) des Wagens befürchtet, bei dem er sich den Unfallwagen geliehen hat bzw. in dessen Auftrag er fährt. Des Weiteren führt die Befürchtung, dass ein Unfallbeteiligter (Geliebte/r) nicht bekannt werden soll oder gar die Sorge um berufliche Schwierigkeiten (beispielsweise bei Berufsfahrern) oder vor einem Prestigeverlust zu einer Unfallflucht.[712] Auch Motive wie Bequemlichkeit, Gedankenlosigkeit, Zeitdruck sowie Bagatellisierung gehören dieser Gruppe an.[713] Gemeinsames

[706] Beispielhaft sei der Fall erwähnt, dass die Geliebte bei dem Unfall anwesend war.

[707] Ausführlich *Göppinger,* Kriminologie, S. 249 ff.

[708] Dazu *Bär* , 20. DVGT 1982, S. 113 (115); *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 169 (2); *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 54; *Geppert*, Blutalkohol 1986, S. 157 (159); *Hauser,* Blutalkohol 1982, S. 193 (194); *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz, S. 281; LK-*Geppert* § 142 Rdnr. 12.

[709] Vgl. *Bär,* 20. DVGT, S. 113 (115); *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 169 (2), 175.

[710] In: Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 146.

[711] Vgl. *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 169 (2), 175.

[712] Hierzu *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (160); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 16; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 90.

[713] So etwa *Bär,* 20. DVGT, S. 113 (116); *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 156 ff.

Merkmal dieser Untergruppierungen ist, wie von *Kaiser*[714] treffend bezeichnet, die „*egoistische Grundhaltung*" der Unfallbeteiligten, wobei die Untergruppe „Angst des Täters vor Verlust des Schadensfreiheitsrabattes" hervortritt.[715] Es wird geschätzt, dass dieses Motiv zahlenmäßig 15 bis 25 % der Fälle umfasst.[716] Obwohl keine abgesicherten statistischen Ergebnisse vorliegen, dürfte jedoch davon auszugehen sein, dass dieses Fluchtmotiv wohl noch bedeutend häufiger als 15 bis 25 % vorkommt.[717] Verständlicherweise wird sich kaum jemand bereit erklären, diesen für ihn beschämenden Beweggrund zu offenbaren. Die tatsächlichen Werte dürften daher durchaus höher liegen. So lassen Unfallstatistiken aus Österreich gewisse Rückschlüsse auf den Einfluss des Motivs „Prämienrabatt" zu.[718] Stieg doch in Österreich die Anzahl der Fluchtfälle mit Einführung des Bonus-Malus-System ab 1. August 1977 erheblich an. Damit galt die Kriminogenität des Schadensfreiheitsrabattes als nachgewiesen.[719] So lässt sich der Verlust des Schadensfreiheitsrabattes als hauptsächlicher Fluchtgrund im Rahmen der Statik einordnen.[720]

III. Angst vor Bestrafung

1. *Unfallflucht und Alkoholisierung*

Zweifelsohne stellt die Trunkenheit im Straßenverkehr das wichtigste Einzelmotiv dar, welches den Tatverdächtigten mit Blick auf das Trunkenheitsdelikts des § 315c Abs. 1 Nr. 1, Abs. 3 StGB zur Flucht veranlasst.[721] Die Gründe für den hohen Anteil dieses Fluchtmotivs sind vielfältiger Natur. Die kriminologische Forschung greift insoweit auf ein großes Repertoire von Erklärungsmustern zurück. Obwohl die tatsächliche Alkoholquote nicht exakt ermittelbar ist, kann man davon ausgehen, dass jeder zweite Täter erwiesenermaßen[722] oder höchstwahr-

[714] *Kaiser*, Verkehrsdelinquenz, S. 281.

[715] Näher *Bär*, 20. DVGT 1982, S. 113 (117); *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (160); *Leipold,* Verkehrunfallflucht, S. 18.

[716] Vgl. *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 178 (2); *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (160); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 90.

[717] So etwa *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 154 m.w.N.; *Leipold,* Verkehrunfallflucht, S. 18/19; *Lincke,* Verkehrsunfallflucht, S. 83.

[718] Dazu *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 178.

[719] Siehe *Arbab-Zadeh,* NJW 1965, S. 1049 (1053); *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 178 (1); *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (163).

[720] Vgl. *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 155; *Zopfs,* DRiZ 1994, S. 87 (88).

[721] Dazu *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 170; *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht, S. 122; *Hauser,* Blutalkohol 1982, S. 193 (194); *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 148; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 88.

[722] Zu diesem Ergebnis gelangt *Barbey,* Blutalkohol 1992, S. 252 (258); *Lincke,* Verkehrsunfallflucht, S. 90.

scheinlich unter Alkoholeinfluss stand.[723] Untersuchungen belegen weiterhin, dass bereits geringe Blutalkoholkonzentrationen gesteigerte Fluchttendenzen und mithin eine erhöhte Risikobereitschaft auslösen.[724] So wurde festgestellt, dass etwa die Hälfte aller Fluchtunfälle im Zusammenhang mit Alkoholeinfluss begangen werden.[725] Ausgelöst durch die Alkoholisierung wird die Hemmschwelle des Tatverdächtigen so weit herabgesetzt, dass eine gesteigerte Risikobereitschaft und Kritikschwäche im Sinne eines Verlusts ethischer, sittlicher und moralischer Hemmungen besteht.[726] Alkohol wirkt sich leistungsmindernd und bewusstseinsbeeinträchtigend aus, was zu einer Herabsetzung des Verantwortungsgefühls (Desozialisierung) führt und Fluchttendenzen auslöst.[727] Die enthemmende Wirkung des Alkohols verursacht beim Täter nicht nur eine *Fehlreaktion* basierend auf alkoholbedingte Wesensveränderungen, sondern lässt den Kraftfahrer die einfachste und bequemste Lösung – die Flucht – ergreifen.[728] So überrascht es nicht, dass die Verkehrsunfallflucht als „verkapptes Alkoholdelikt"[729] verstanden wird.

2. „Primitiver" Fluchttrieb

Weitere kriminologische Untersuchungen zeigen, dass vorherrschendes Motiv für eine Unfallflucht schlicht Angst – die Furcht vor etwas Unbekannten – ist. Hierzu gehört die Angst vor der Polizei, dem Ehepartner, den Eltern, dem Verlust des Arbeitsplatzes oder der Peinlichkeit, als Versager zu gelten. Der Kraftfahrer fühlt sich dieser Situation völlig ausgeliefert und sieht oft in der Flucht die einzige Chance, den Konsequenzen zu entgehen. Dabei steht die Angst, die er plötzlich hat, meistens in keinerlei vernünftigem Verhältnis zu den tatsächlich möglichen Folgen. Dieser *primitive Fluchttrieb* nach einem Verkehrsunfall – als Form des Selbsterhaltungstriebes[730] – erreicht zwar selten die Qualität einer tiefgreifenden

[723] Näher dazu *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht, S. 120.

[724] Zu diesem Ergebnis gelangen die Untersuchungen von *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 170; *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 148; *Jost*, Motivation bei der Verkehrsunfallflucht, S. 54.

[725] Überblick bei *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 170/170 (1).

[726] Dazu näher *Jost,* Motivation bei der Verkehrsunfallflucht, S. 119 ff.

[727] So etwa *Hauser,* Blutalkohol 1982, S. 193 (194).

[728] Ausführlich *Jost,* Motivation bei der Verkehrsunfallflucht, S. 120.

[729] Näher *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 170/170(1); *Lincke*, Verkehrsunfallflucht, S. 90; *Luff*, Blutalkohol 1963, S. 126 (128); *Mollenkott,* ZfS 1999, S. 180; *Schwind,* Kriminologie, § 26 Rdnr. 32, S. 520; *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 33.

[730] So *Arbab-Zadeh*, NJW 1965, S. 1049 (1050); *Meyer-Gramcko,* in*: Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 379 (385/386); *Middendorff,* DAR 1979, S. 145 (153); *Weigend* in FS-Miyazawa 1995, S. 549 (559); *Zabel,* Blutalkohol 1983, S. 328 (329).

und damit gem. § 20 StGB relevanten Bewusstseinsstörung,[731] gleichwohl muss aber festgestellt werden, dass dem Menschen nicht selten ein beachtlicher Teil der rationalen Kontrolle entzogen ist.[732]
In der Rechtsprechung[733] und der Literatur[734] ist nahezu einhellig anerkannt, dass durch einen *Unfallschock* die Schuldfähigkeit ausgeschlossen sein kann. Schon das Unfallereignis trifft den Unfallbeteiligten nicht planmäßig, sondern unvorbereitet und führt zu einer Unfallreaktion, die physiologisch durch Ausschüttung von Adrenalin gekennzeichnet ist und psychologisch die geistige Verfassung erheblich erschüttert.[735] Zwar ist dieser Zustand meist nur vorübergehend, wird dann jedoch von einem unspezifischen Angsteffekt abgelöst.[736] Diese „akute Belastungsreaktion“[737], verursacht „durch die mit dem Unfallgeschehen eingehende Überforderung, bedingt ein Gefühl der Ohnmacht und Hilflosigkeit“[738] und wird durch den Anblick der Unfallfolgen meist verstärkt. Klarstellend muss hervorgehoben werden, dass der Unfalltäter sich seiner Verantwortung meist nicht entzieht, um anderen Unfallbeteiligten einen Schaden zuzufügen, sondern weil der „Sog der Situation“ zu groß geworden ist, um ihm zu widerstehen: „Die Flucht war schon immer der verführerische Ausweg der bedrängten Kreatur“.[739]

Erkennt man die Unfallflucht, wie in der Psychologie ausgearbeitet, als *asthenisches Affektdelikt*[740] an, „bei dem die Grenzen der psychischen Belastbarkeit auch durch die verlangte Sofortentscheidung am Unfallort temporär nicht selten überschritten sind, macht es keinen Sinn, gleichwohl auf einer Pflicht des Menschen zu beharren, eben dafür Sorge zu tragen, dass sich im Widerstreit der Strebungen die bessere Vernunft durchsetzt und diese die Kräfte aus dem triebhaften Untergrund niederhält“[741]. Bemerkenswert ist, dass trotz des allgemein bekannten Phänome-

---

[731] Vgl. BGH, VRS 1961, S. 47/48; OLG Hamm, VRS 1972, 24/25; AK-*Schild,* § 142 Rdnr. 132; LK-*Geppert,* § 142 Rdnr. 167.

[732] Näher *Arbab-Zadeh*, NJW 1965, S. 1049 (1052); AK/*Schild*, § 142 Rdnr. 20 ff.; *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 148 (1); *Barbey,* Blutalkohol 1992, S. 252 (260); LK/*Rüth*, § 142 Rdnr. 97; *Meyer-Gramcko* in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 379 (385/386); *Park*, DAR 1993, S. 246 (247); *Zabel,* Blutalkohol 1983, S. 328 (329).

[733] Anerkannt, siehe etwa BGH, VRS 1961, S. 48; BGH, OLG Köln, NJW 1967, S. 1521; OLG Hamm VRS 1972, S. 24; BayObLG, NJW 1981, S. 879; LG Leipzig, DAR 1997, S. 79.

[734] *Arbab-Zadeh*, NJW 1965, S. 1049; LK-*Geppert,* § 142 Rdnr. 167; SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 50 m.w.N.

[735] Ausführlich *Zabel,* Blutalkohol 1983, S. 328 (336 ff.).

[736] Zahlreiche Nachweise bei *Duttge,* JR 2001, S. 181 (183).

[737] *Barbey,* Blutalkohol 1992, S. 252 (260/261).

[738] *Duttge,* JR 2001, S. 181 (183).

[739] So *Duttge,* JR 2001, S. 181 (184).

[740] Ausführlich *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 148 (1)/148(2); *Barbey,* Blutalkohol 1992, S. 252 ff.; *Duttge,* JR 2001, S. 181 (182 ff.); *Krumme,* DAR 1968, S. 234.

[741] *Duttge,* JR 2001, S. 181 (184).

nens, das ein Schock zur Schuldunfähigkeit oder verminderter Schuldfähigkeit führen kann, der Gesetzgeber auf diese Problematik überhaupt nicht eingeht. Zwar könnte man meinen, mit der Einfügung der „Tätigen Reue“ in § 142 Abs. 4 StGB habe der Gesetzgeber der psychologischen Besonderheit des primitiven Fluchtimpulses längst Rechnung getragen. Aber damit wird verkannt, dass der Schuldgehalt eines Unfallfluchttäters, der aufgrund eines primitiven Fluchtimpulses zur Unfallflucht verleitet wird, nicht die Verhängung von Kriminalstrafe rechtfertigt.

Vor diesem Hintergrund sind zunehmend Stimmen zu vernehmen, die in Auseinandersetzung mit den psychologischen Gegebenheiten nach einem Verkehrsunfall zu folgendem Schluss gelangen: Ein kurzfristiges, geistiges oder körperliches Versagen des im modernen Straßenverkehr überforderten Menschen dürfe durch den Gesetzgeber und die Gerichte nicht länger übersehen werden, sondern müsse seinen Niederschlag im Gesetz finden.[742]

3. *Andere Straftaten*

Absolut zuverlässige Angaben über die Bedeutung des Motivs „Fahren ohne Fahrerlaubnis“[743] im Zusammenhang mit der Verkehrsunfallflucht sind nicht ermittelbar. Dies ist ein Dunkelfeld.[744] Es wird vermutet, dass dieser Gruppe überwiegend Täter angehören, denen die Fahrerlaubnis bereits entzogen worden war.[745] Einigkeit besteht aber darüber, dass die Bedeutung dieses Motivs rückläufig ist.[746] Auch das Motiv „Unbefugtes Benutzen eines Kraftfahrzeugs“ gehört zu der Gruppe „Angst vor Strafe“. Diese Gruppe hat ebenfalls an Relevanz verloren. Dies dürfte wohl darauf zurückzuführen sein, dass sich heute fast jeder Führerscheininhaber ein Auto leisten kann.[747] Mit der Einführung „Führerschein auf Probe“ im Jahre 1986 ist ein weiteres Fluchtmotiv geschaffen worden. Befürchtet doch der Führerscheinanfänger, dass ihm eine Nachschulung droht. Diesem Motiv wird zunehmende Bedeutung beigemessen. So zeigt eine „prinzipiell vernünftige Maßnahme hier ihre Kehrseite“[748].

---

[742] Siehe *Duttge,* JR 2001, S. 181 (184); *Jagusch*, NJW 1975, S. 1631 (1633); *Krumme*, DAR 1968, S. 234/235; *Pieper*, Die Verkehrsunfallflucht, S. 21, 22.

[743] Dazu *Middendorff,* DAR 1979, S. 145 (154).

[744] Näher dazu *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 173.

[745] Aufschlussreich *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 151.

[746] So etwa *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 173; *Kaiser*, Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 275; *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 151.

[747] Zu diesem Ergebnis gelangen *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 173; *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 152.

[748] *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 152 m. w. N.

B. *Tat- und Tätermerkmale*

I. Täterspezifische Kriterien

Statistische Untersuchungen belegen, dass die Mehrzahl der Täter der Fluchtkriminalität in die Gruppe der jungen Erwachsenen zwischen 18 und 30 Jahren gehört.[749] Diese Zahlen lassen sich auf die Unerfahrenheit und erhöhter Risikobereitschaft jüngerer Verkehrsteilnehmer zurückführen.[750] Überraschend ist, dass bei älteren Menschen § 142 StGB offenbar eher eine untergeordnete Rolle spielt. Ist doch gerade bei Senioren oftmals nicht nur das Wahrnehmungsvermögen eingeschränkt, auch treten Persönlichkeitsveränderungen auf, die mit einer Minderung der Selbstkritik und Selbstbeobachtung verbunden sind.[751]

Nach einer Untersuchung von *Barbey*[752] entspricht die Geschlechterverteilung in der Verkehrsunfallfluchtkriminalität der in der Kriminalstatistik. So stimmt also die Verteilung von männlichen und weiblichen Unfallflüchtigen mit dem Verhältnis der generellen Beteiligung an Unfällen bzw. der Teilnahme am Verkehr mit Kraftfahrzeugen überein. Daher ist Verkehrunfallflucht ein Delikt ist, das überwiegend von Männern verübt wird.[753] Im Verhältnis der steigenden „Präsenz der Frauen im Straßenverkehr“ [754] steigt allerdings auch die Beteiligung von Frauen.

II. Zwischenergebnis

Obwohl sich gewisse „Vorurteile“ wie beispielsweise jugendliches Alter, Arbeiter, Ausländer etc. aufdrängen, ist die Frage, ob es den klassischen Unfalltäter gibt, mit „Nein“ zu beantworten. Ein besonderer Tätertyp lässt sich nicht herauspräparieren.[755] Vielmehr ist jeder Verkehrsteilnehmer ein potentieller Unfalltäter, da nie-

---

749 Ausführlich *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Kap. IX, S. 163; *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht, S. 81; *Lincke,* Verkehrsunfallflucht, S. 75.

750 Siehe *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Kap. IX, S. 163; *Kaiser*, Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 278; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB; S. 97; LK-*Geppert § 142* Rdnr. 10.

751 Vgl. *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Kap. IX, S. 178(3).

752 In: NJW 1992, S. 252 (254).

753 Zu diesem Ergebnis gelangt *Schneider,* Kriminologie, S. 384.

754 Dazu *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Kap. IX, S. 167.

755 Näher *Barbey,* Blutalkohol 1992, S. 252 (258); *Duttge,* JR 2001, S. 181 (183); *Middendorff,* Blutalkohol, S. 356 ff.; LK-*Geppert § 142* Rdnr. 10.

mand voraussehen kann, wie er sich in einer psychischen und physischen Ausnahmesituation, wie es der Verkehrsunfall ist, verhalten wird.[756]

III. Tatspezifische Merkmale

1. *Unfallart*

Die überwiegende Anzahl der Fluchtfälle, nämlich über 90 %, erfolgt nach Unfällen mit reinen Sachschäden.[757] Dies dürfte insbesondere daran liegen, dass der Anteil der Rangier- und Bagatellunfälle deutlich angestiegen ist.[758] Außerdem hat die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Modernisierung der Technik der Automobile (wie Sicherheitsgurte, ABS-System) erheblich dazu beigetragen, dass die Anzahl der Personenschäden im Laufe der Jahre rückläufig ist.

2. *Unfallfolgen*

Mit der Schwere der Unfallfolgen nimmt die Fluchttendenz ab.[759] Die Fluchtrate nach leichten (32,8 %) und mittleren (44,8%) Sachschäden überwiegt. Die schweren Unfälle treten hingegen mit 16,9 % deutlich zurück.[760] Dies lässt darauf schließen, dass die Häufigkeit der Unfallflucht mit der Schwere der Unfallfolgen abnimmt.[761]

3. *Tatort*

Die kürzlich vorgestellte empirische Untersuchung von *Laumann*[762] belegt, wie bereits andere Untersuchungen, dass ein Übergewicht bei Verkehrsunfallfluchtfällen innerorts vorliegt.[763] Dies erklärt sich damit, dass die Mehrzahl der Verkehrsunfälle, insbesondere die enorme Zahl der Sachschadensunfälle, sich wegen der

---

[756] Aufschlussreich *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB; S. 97.

[757] So etwa *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 154 f.; *Böse*, StV 1998, S. 509 (511); *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (8); *Janiszewski*, DAR 1994 S. 1 (4); *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 40; *Laumann,* Kriminologie der Unfallflucht, S. 105.

[758] Vgl. *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 155.

[759] Näher dazu *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 37.

[760] Vgl. *Laumann,* Kriminologie der Unfallflucht, S. 106/107.

[761] Dazu *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht, S. 47; *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 154; *Laumann,* Kriminologie der Unfallflucht, S. 107.

[762] *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 67.

[763] Zu diesem Ergebnis gelangt *Scholz,* ZRP 1987, S. 7 (8).

größeren Verkehrsdichte innerhalb geschlossener Ortschaften ereignen.[764] Fluchtbegünstigend wirkt sich die Unübersichtlichkeit des Verkehrs und der oftmals hohe Geräuschpegel, der die Wahrnehmung eines Unfalls beeinträchtigt und so die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmer ablenkt.[765] Insoweit wirkt sich fluchtmindernd aus, dass der Täter häufig aufgrund der im Stadtkern vorherrschenden Verkehrsdichte nur eingeschränkte Fluchtmöglichkeiten hat. Die Gefahr, von unbeteiligten Verkehrsteilnehmern oder Fußgängern erkannt zu werden, ist hier naturgemäß recht groß.[766] Eine allgemeingültige Abgrenzung fluchtbegünstigender und fluchthemmender Faktoren innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften ist aber nicht möglich, vielmehr hängt dies ist vom konkreten Einzelfall ab.[767]

4. *Tatzeit*

Abgesehen von einer leichten Steigerung in den Wintermonaten ist die Fluchtquote über das gesamte Jahr verteilt relativ gleich bleibend.[768] Dieses Ergebnis wird durch die Untersuchungen von *Bergermann*[769], *Kaiser*[770] und *Lincke*[771] bestätigt. Der Anstieg der Unfallfluchtzahlen in den Wintermonaten erklärt sich in der Versuchung, im Schutz der Dunkelheit und Kälte unerkannt zu fliehen.[772] Weiterhin liegen gesicherte Erkenntnisse darüber vor, dass die Mehrzahl der Verkehrsunfallfluchten sich am Wochenende und in den Nachtstunden ereignen.[773] Charakteristisch hierfür ist, dass weder Geschädigte noch Zeugen am Unfallort sind und der Fahrzeugführer mit großer Wahrscheinlichkeit alkoholisiert war.[774]

---

[764] Vgl. *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 65; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB; S. 94.

[765] Hierzu *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB; S. 94.

[766] Näher dazu *Kaiser*, Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 271; *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 67.

[767] In diesem Sinne *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB; S. 94/95.

[768] So etwa *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 73.

[769] *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht, S. 54/55.

[770] *Kaiser*, Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 271.

[771] *Lincke,* Verkehrsunfallflucht, S. 51.

[772] So begründet von *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht, S. 54.

[773] Näher *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht, S. 60; *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 41 m.w.N.; *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 75; *Lincke,* Verkehrsunfallflucht, S. 52; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB; S. 95.

[774] Dazu *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht, S. 59; *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 80.

C. Zusammenfassung

Die Untersuchung zu den kriminologischen Aspekten zeigt, dass der überwiegende Teil der Täter mit der Unfallflucht nicht das Ziel verfolgt, den zivilrechtlichen Schadensersatzansprüchen zu entfliehen. Meist entfernten sich alkoholisierte Fahrer nach einem Verkehrsunfall vom Unfallort, um sich strafrechtlichen Ermittlungen zu entziehen. Auch Täter, die aus Furcht, Schrecken, Verwirrung, Verkennung der Rechtslage oder aus „besonderen" Gründen (Geliebte im Pkw, Zeitdruck, Streit) die Flucht ergreifen, fliehen nicht mit der Intention, den Geschädigten um seinen Schadensersatzanspruch zu bringen. Zeigen doch anwaltliche Erfahrungen und Einlassungen dieser Täter im Rahmen von Aktenuntersuchungen, dass ein nicht unerheblicher Teil dieses Täterkreises im Nach hinein zur Schadensbegleichung bereit gewesen ist.[775]
Da für die Strafwürdigkeit einer Tat neben dem Wert des bedrohten Rechtsgutes auch der Handlungs- und Gesinnungswert[776] maßgebend ist, stellt sich die Frage, ob der „primitive Fluchttrieb" im Tatbestand des § 142 StGB zu berücksichtigen ist. In erster Linie wird der Sanktionsbedarf, insbesondere die Strafhöhe des § 142 StGB, an den *Handlungsunwert* geknüpft. Ist doch die Höhe der zu erwartenden Freiheitsstrafe mit bis zu drei Jahren recht beachtlich.[777] Dies kann aber nur richtig sein, wenn in dem menschlichen Versagen im Straßenverkehr „auch wirklich *Schuld*, und zwar kriminelle, d.h. strafwürdige Schuld steckt"[778]. Daher wird teilweise kritisiert, dass *spezielle Gesinnungsmerkmale* im Tatbestand des § 142 StGB, die den Schuldgehalt ausfüllen, fehlen.[779] Aber wie der Fall eines im Affekt handelnden Menschen beweist, handelt nicht jeder Täter einer Verkehrsunfallflucht aufgrund eines verwerflichen Beweggrundes (Gesinnungsunwertes).[780] Angesichts des anerkannten psychischen Ausnahmezustandes zahlreicher Kraftfahrer nach einem Verkehrsunfall, in dem sie verwickelt sind, wäre es grundsätzlich begrüßenswert, wenn dies im Tatbestand Niederschlag finden würde.[781] So wird vorgeschlagen, dem Unfallbeteiligten, der aus „Kopflosigkeit" geflohen ist und sich

---

[775] Dazu *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (432). Dieses Ergebnis wird auch durch Frage 8 der eigenen Untersuchung (s.u.) bestätigt. Hielten doch 60 % der Richter und knapp 60 % der Staatsanwälte das Durchschlagen eines „primitiven Fluchtimpulses" nach dem Unfall, ehe der Unfallflüchtige sich zur Rückkehr entschloss, für sehr gut möglich.

[776] § 46 Abs. 2 StGB erwähnt ausdrücklich die Gesinnung, die aus der Tat spricht.

[777] Zutreffend *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsreform, S. 43.

[778] *Bockelmann,* DAR 1964, S. 288 (290).

[779] In diesem Sinne *Lackner,* DAR 1972, S. S. 283 (286).

[780] Treffend *Duttge,* JR 2001, S. 13.

[781] So in der Begründung des hessischen Gesetzesantrag, BR-Dr. 400/93; *Meyer-Gramcko* in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 379 (382).

binnen kurzer Frist bei der Polizei meldet und für Feststellungen zur Verfügung stellt, *generelle* Straffreiheit zu zubilligen.[782]

Diese Idee ist jedoch praktisch nicht umsetzbar. Ist es doch unmöglich nach einer Unfallflucht festzustellen, aus welchem Motiv die Flucht ergriffen wurde, ob ausschließlich der Schock das eigentliche Motiv zur Flucht gewesen ist[783] oder im Anschluss an das Unfallereignis eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt wurde, an deren Ende der wohlüberlegte Entschluss stand, das Weite zu suchen.[784] Die dem Täter obliegende Beweislast, kann dieser quasi nie erfüllen, um in den Genuss einer Straferleichterung oder gar Strafaufhebung zu gelangen. Zwar können psychologischen Motive der Unfallflucht nicht im Tatbestand des § 142 StGB berücksichtigt werden, aber in die Entkriminalisierungsbestrebungen und in der noch zu entwickelnden Lösung ist zwingend zu berücksichtigen, dass die Täter primär nicht das Ziel verfolgen sich den Schadensersatzansprüchen der Geschädigten zu entziehen, sondern strafrechtlichen Ermittlungen. Die meist fehlende kriminelle Energie bestätigt, dass nicht alle Unfallfluchttäter mit Kriminalstrafe zu belegen sind und ihnen ein Weg straffrei aus dem Dilemma zu gelangen eingeräumt werden muss.[785]

3. Abschnitt: Blick ins europäische Ausland

Nicht nur die Einblicke in kriminologische Aspekte können bei der zu entwickelnden Lösung von Bedeutung sein, sondern auch ein rechtsvergleichender Blick auf die Vorschriften der Verkehrsunfallflucht aus den nationalen Strafgesetzbüchern der Nachbarländer. Hierdurch kann erfasst werden, inwieweit die Ansichten in den verschiedenen Ländern über das zu schützende Rechtsgut in strafrechtlichen, rechtpolitischen und rechtssystematischen Fragen divergieren.[786] Freilich wird der Vergleich nicht nur darüber Auskunft geben, welche gesetzlichen Regelungen sich in den Vergleichsländern bewährt haben, sondern auch unerwünschte Nebenwirkungen aufdecken. Der folgende Überblick beschäftigt sich exemplarisch mit den Ländern Österreich sowie Schweiz: dort gibt es keine Sanktionsnorm allein für die Verkehrsunfallflucht im Sinne eines *echten Kriminaldelikts*[787]

---

782 Vgl. *Krumme,* DAR 1968, S. 234 (236).

783 Vgl. *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 148(1); *Pieper*, Die Verkehrsunfallflucht, S. 19.

784 Dazu *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht, S. 115; *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz, S. 280; *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 27

785 Vgl. 3. Kapitel, 3. Abschnitt, A. , III.

786 So etwa *Janiszewski,* DAR 1975, S. 169 (170).

787 Dazu *Duttge*, JR 2001, S. 181 (187); *ders.*, ZStrR 2001, S. 147 (159 ff.); *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (265 ff.); *Weigend*, in FS-Tröndle, S. 753 (755).

– wie es im deutschen Recht der Fall ist. Vielmehr wird meist zwischen Unfällen mit Personenschaden und solchen mit Sachschaden, so wie es auch der Musterregelung in Artikel 31 des Wiener Weltabkommens über den Straßenverkehr von 1968[788] empfohlen ist, differenziert.[789]

A. Schweiz

I. Pflichten nach einem Verkehrsunfall

Das schweizerische Straßenverkehrsgesetz vom 19.12.1958[790] (schwSVG) bestimmt in Art. 51 und 92 das Verhalten nach einem Unfall.[791] Eigentliche Strafvorschrift ist jedoch Art. 92 schwSVG, wobei in Art. 51 schwSVG die Verhaltenspflichten nach einem Verkehrsunfallunfall niedergelegt sind.[792] In der Schweiz wird zwischen Personen- und Sachschäden differenziert.[793]

II. Pflichten nach einem Verkehrsunfall bei Personenschäden

Obwohl sich beide Absätze des Art. 92 schwSVG auf ein pflichtwidriges Verhalten nach einem Unfall beziehen, sind sie in Ausgestaltung und Inhalt verschieden, wobei für die Inhaltsbestimmung des Art. 92 Abs. 1 schwSVG unzweifelhaft Art. 51 schwSVG herangezogen werden muss, während Art. 92 Abs. 2 schwSVG das verbotene Verhalten scheinbar selbständig bestraft, ohne dass auf eine gesonderte Verbotsnorm zurückgegriffen werden muss:[794]

Art. 92 Abs. 2 SVG – Pflichtwidriges Verhalten bei Unfall

> "(1) Wer bei einem Unfall die Pflichten verletzt, die ihm dieses Gesetz auferlegt, wird mit Haft oder mit Busse bestraft.

788 Abgedruckt bei *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. VI, S. 95.

789 Zu den Regelungen in Österreich und in der Schweiz *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147, (159 ff.); *ders.*, JR 2001, S. 181 (187)*; Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 222 ff.

790 Abgedruckt bei *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. VI, S. 102 (2).

791 Ausführlich *Friemel,* Die Verkehrsunfallflucht als Unterlassungsdelikt, S. 36/37.

792 Näher *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 125.

793 So *Duttge*, JR 2001, S. 181 (187); *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 127.

794 Dazu *Friemel,* Die Verkehrsunfallflucht als Unterlassungsdelikt; S. 38; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 126.

> (2) Ergreift ein Fahrzeugführer, der bei einem Verkehrsunfall einen Menschen getötet oder verletzt hat, die Flucht, so wird er mit Gefängnis bestraft."

Insofern ist die Verhängung der Freiheitsstrafe nach Art. 92 Abs. 2 schwSVG im Gegensatz zu Art. 51 i.V.m. Art. 92 schwSVG zwingend, wenn ein Fahrzeugführer neben der Pflichtwidrigkeit der Verkehrsunfallflucht zugleich durch den Verkehrsunfall den Tod oder die Verletzung eines Menschen herbeigeführt hat.[795] Diese Tat ist damit im Sinne des Art. 9 Abs. 2 schwStGB als *Vergehen* einzuordnen.[796] Insofern gilt ein Verstoß gegen Art. 92 Abs. 2 schwSVG als „qualifizierte Pflichtverletzung" und ein Verstoß gegen Art. 51 i.V.m. Art. 92 Abs. 1 schwSVG als „einfache Pflichtverletzung".[797]

Die Ausgestaltung der polizeilichen Meldepflicht zur zwingenden *Primärpflicht*[798] dient der Vermeidung weiterer gesundheitlicher Beeinträchtigungen bis hin zum Schutz des Lebens.[799] Das Schweizerische Bundesgericht *bestimmt* im gleichen Maße, dass die eingetretenen Schäden durch eine *Hilfeleistungspflicht gegenüber dem Verletzten* zu begrenzen sind.[800] Führt man sich den Schutzzweck des Art. 92 Abs. 2 schwSVG vor Augen, scheint es geradezu paradox, dass tödlich verlaufende Unfälle von diesem Tatbestand umfasst sind, wo doch die Vorschrift der Lebenserhaltung dient. Nicht zu verstehen ist auch, warum es über den allgemeinen Tatbestand der unterlassenen Nothilfe nach Art. 128 schwStGB einer weiteren Strafnorm bedarf. Hierin könnte ein Indiz dafür zu sehen sein, dass Art. 92 Abs. 2 schwSVG nicht nur dem Schutz von Leib und Leben dienen soll, sondern durchaus dem Schutz der finanziellen Interessen der Geschädigten.[801]

Dagegen spricht die Einbeziehung der Verkehrsunfälle mit Todesfolge im Tatbestand des Art. 92 Abs. 2 schwSVG.[802] Aus objektiver Sicht kann dem tödlich verunglückten Unfallopfer natürlich keine Hilfe zum Überleben zuteil werden, aber meist kann man nicht unterscheiden, ob ein tödlich verletztes Unfallopfer noch Hilfe zum Überleben benötigt oder nicht. Daher ist es zum Lebensschutz der Opfer unerlässlich, die Einbeziehung der tödlich verlaufenden Unfälle in den Tatbestand aufzunehmen.[803] Könnte doch ansonsten ein Unfallbeteiligter die

---

795 Ausführlich *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (162/163); *Krumme,* DAR 1968, S. 234 (236); *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (267).

796 Etwa *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (162/163).

797 Dazu *Schultz,* Strafbestimmungen des SVG, S. 217.

798 Wiederum *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 129.

799 Näher *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 130/131.

800 Vgl. *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (163) m.w.N.

801 Aufschlussreich *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (163/164).

802 Wiederum *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (164).

803 Dazu *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 132; *Schultz,* Die Strafbestimmung des SVG, S. 218/219, 222*; Ullrich,* Hilfeleistungspflichten in der Schweiz, S. 178.

Zweifel am Überleben des Opfers zu seinen Gunsten ausnutzen, in dem er angibt, geglaubt zu haben, dass keinerlei Hilfe mehr nötig sei.[804] Dementsprechend ist nur der Schutz von Leib und Leben vom Schutzzweck des Art. 92 Abs. 2 schwSVG umfasst.

Auch bedarf es neben der Strafnorm für unterlassene Hilfeleistung in Art. 128 schwStGB die in Art. 92 Abs. 2 schwSVG normierte Hilfeleistungspflicht. Diese ist ebenfalls zur Gewährleistung des Schutzzwecks Leib und Leben unerlässlich und nicht zur Absicherung der finanziellen Interessen der Geschädigten. Zwar verlangt Art. 128 schwStGB wie Art. 92 Abs. 2 schwSVG eine Hilfeleistung, insbesondere für die Fälle, in denen der Hilfsbedürftige selbst durch den Täter verletzt wurde, so dass sich die beiden Vorschriften augenscheinlich nicht unterscheiden.[805] Aber parallel zu § 94 öStGB handelt es sich bei Art. 92 Abs. 2 schwSVG um den qualifizierten Fall einer unterlassenen Hilfeleistung in einem straßenverkehrsrechtlichen Kontext.[806] Bezogen auf das deutsche Recht kann dieses Ergebnis nicht überraschen, da „die Wurzeln der unterlassenen Hilfeleistung (des heutigen § 323c StGB) im Vorläufer der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB) liegen“[807].

III. Pflichten nach einem Verkehrsunfall bei Sachschaden

Zwingend ist die *Meldepflicht* bei der Polizei nur dann vorgeschrieben, wenn durch den Unfall Personen verletzt oder getötet wurden. Bei bloßer Sachbeschädigung besteht eine gegenseitige *Vorstellungspflicht*. Ist diese aus welchem Grunde auch immer nicht umsetzbar, so besteht die Pflicht zur Verständigung der Polizei.[808] Bei geringfügigen Sachschäden oder leichten Körperverletzung wird nach Art. 51 i.V.m. 92 Abs. 1 schwSVG nicht mit Kriminalstrafe sanktioniert, sondern lediglich mit einer Geldbuße.[809] Aus diesem Grund sind die Verhaltenspflichten in Art. 51 schwSVG nach Art des Unfalls sowie nach dem Grad der Beteiligung (Unbeteiligte, Beteiligte, Fahrzeugführer) differenziert:

Art. 51 SVG –Verhalten bei Unfällen –

---

[804] Hierzu *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (164).

[805] So etwa *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (164).

[806] Wiederum *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (164/165); *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 127.

[807] *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (165).

[808] Hierzu *Friemel,* Die Verkehrsunfallflucht als Unterlassungsdelikt, S. 38.

[809] Ausführlich *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (163); *Schultz,* Die Strafbestimmung des SVG, S. 212; *Ullrich,* Hilfeleistungspflichten in der Schweiz, S. 168.

> „(1) Ereignet sich ein Unfall, an dem ein Motorfahrzeug oder Fahrrad beteiligt ist, so müssen alle Beteiligten sofort anhalten. Sie haben nach Möglichkeit für die Sicherung des Verkehrs zu sorgen.
>
> (2) Sind Personen verletzt, so haben alle Beteiligten für Hilfe zu sorgen, Unbeteiligte, soweit es ihnen zumutbar ist. Die Beteiligten, in erster Linie die Fahrzeugführer, haben die Polizei zu benachrichtigen. Alle Beteiligten, namentlich auch Mitfahrende, haben bei der Feststellung des Tatbestandes mitzuwirken. Ohne Zustimmung der Polizei dürfen sie die Unfallstelle nur verlassen, soweit sie selbst Hilfe benötigen, oder um Hilfe oder die Polizei herbeizurufen.
>
> (3) Ist nur Sachschaden entstanden, so hat der Schädiger sofort den Geschädigten zu benachrichtigen und Namen und Adresse anzugeben. Wenn dies nicht möglich ist, hat er unverzüglich die Polizei zu verständigen.
>
> (4) Bei Unfällen auf Bahnübergängen haben die Beteiligten die Bahnverwaltung unverzüglich zu benachrichtigen."

Während bei Personenschäden Unbeteiligte nur Hilfe gegenüber Verletzten soweit zumutbar leisten müssen (Art. 51 Abs. 2 S. 1 schwSVG), gelten für „Beteiligte" verständlicherweise weitergehende Pflichtgebote.[810] Sie müssen nicht nur anhalten, sondern gegebenenfalls an die Unfallstelle zurückkehren, Verletzten helfen, grundsätzlich sofort die Polizei informieren, an der Unfallstelle bleiben und bei der Feststellung des Tatbestandes *mitwirken*.[811] Nur unter ganz engen Voraussetzungen darf die Einschaltung der Polizei unterbleiben: Die Folgen des Unfalls müssen sich auf Sachschäden oder ganz geringfügige Verletzungen beschränken, der Schädiger hat den Geschädigten *sofort* über den Unfall informieren und ihm seinen Namen und Adresse bekannt geben (Art. 51 Abs. 3 schwSVG) und der Geschädigte verzichtet ausdrücklich oder konkludent auf die Beiziehung der Polizei.[812] Diese Regelung hat nicht nur den Zweck, das Interesse des Geschädigten an materiellen Schadensersatz zu gewährleisten, sondern vor allem den Schutz der körperlichen Integrität.[813]

Aus der *subsidiären Stellung* der polizeilichen Benachrichtigungspflicht im Gesetz bei bloßen Sachschäden ist „das Handeln der Polizei als Beweissicherungsmaßnahme im Hinblick auf die zivilrechtlichen Auseinandersetzungen zu verstehen"[814]. In der Praxis kann jedoch die Polizei in vielen Fällen aufgrund ihrer Ermittlungen am Unfallort nicht anders handeln, als Anzeige zu erstatten und damit

---

810 Siehe *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 128/129; *Schultz,* Die Strafbestimmung des SVG, S. 213; *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (267).

811 So etwa *Händel,* DAR 1973, S. 60 (61); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 116; *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (267).

812 Aufschlussreich *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (267).

813 Vgl. *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 127-135; *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (267).

814 *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 128.

letztlich öffentliche Interessen wahrzunehmen.[815] Verstöße gegen Art. 51 schwSVG werden mit Haft bis zu drei Monaten oder mit Geldbuße bis zu 40.000,- Schweizer Franken (27.350,- Euro) nach Art. 92 Abs. 1 schwSVG i.V.m. Art. 39 Abs. 1 und 48 Abs. 1 schwStGB bestraft.[816] Dabei bildet diese Deliktsart eine „dritte" Deliktsart neben Verbrechen und Vergehen,[817] die *wertungsmässig* einer Ordnungswidrigkeit nach deutschem Recht entspricht.[818]

B. Österreich

I. Pflichten nach einem Verkehrsunfall mit Personenschaden

Im Unterschied zum deutschen Recht kennt das österreichische Strafgesetz keine Strafnorm, welche das „unerlaubte Entfernen vom Unfallort" sanktioniert.[819] Aber § 94 öStGB ahndet die unterlassene Hilfeleistung strafrechtlich.[820] Anerkannter Zweck dieser Vorschrift ist allein der Schutz von „Leib und Leben", nicht die Wahrung zivilrechtlicher Beweisinteressen.[821] Als Hauptanwendungsbereich für das pflichtwidrige Verhalten im Straßenverkehr wird § 94 öStGB angesehen.[822] Dieser Tatbestand sanktioniert den qualifizierten Fall einer unterlassenen Hilfeleistung in einem spezifisch straßenverkehrsrechtlichen Kontext:[823]

§ 94 öStGB – Imstichlassen eines Verletzten –

> „(1) Wer es unterlässt, einem anderen, dessen Verletzung am Körper (§ 83) er, wenn auch nicht widerrechtlich, verursacht hat, die erforderliche Hilfe zu leisten, ist mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen zu bestrafen.

---

815 *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 128.

816 Näher *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 116.

817 Explizit *Duttge*, JR 2001, S. 181 (187).

818 Vgl. *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. VI, S. 101 (Österreich), S. 102(2) (Schweiz); *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 227.

819 Explizit *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (161); *Friemel,* Die Verkehrsunfallflucht als Unterlassungsdelikt; S. 21; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 158.

820 Ausführlich *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (162).

821 So *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (162).

822 Näher *Kienapfel*, Strafrecht BT 1, Rdnr. 534; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 158; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB; S. 115; *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (265).

823 So *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (165).

> (2) Hat das Imstichlassen eine schwere Körperverletzung (§ 84 Abs. 1) des Verletzten zur Folge, so ist der Täter mit Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren, hat es seinen Tod zur Folge, mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren zu bestrafen.
>
> (3) Der Täter ist entschuldigt, wenn ihm die Hilfeleistung nicht zuzumuten ist. Die Hilfeleistung ist insbesondere dann nicht zuzumuten, wenn sie nur unter der Gefahr des Todes oder einer beträchtlichen Körperverletzung oder Gesundheitsschädigung oder unter Verletzung anderer überwiegender Interessen möglich wäre.
>
> (4) Der Täter ist nach Abs. 1 und 2 nicht zu bestrafen, wenn er schon wegen der Verletzung mit der gleichen oder einer strengeren Strafe bedroht ist."

Die Bestimmung des § 94 öStGB wirkt sich in der Praxis ähnlich aus, wie die Tatbestände der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB) und der unterlassenen Hilfeleistung (§ 323c StGB) im deutschen Recht. Normadressat von § 94 öStGB ist ausschließlich ein Verletzungsverursacher.[824] Darüber hinaus umfasst § 94 öStGB die im Gesetz nicht ausdrücklich erwähnte „*Nachschaupflicht*". Diese Pflicht, der bei einem Verkehrsunfall in der Regel die Anhaltepflicht vorausgeht, lässt § 94 öStGB als „Unfallfluchtdelikt" erscheinen.[825] Nur wenn der Verletzungsverursacher oder Mitbeteiligte nach einem Unfall (umfasst ist hiervon auch der Verkehrsunfall) dem hilfsbedürftigen Opfer nicht die erforderliche Hilfe zukommen lässt, macht er sich strafbar.[826] Falls dem Opfer also die notwendige Hilfe durch den Verletzungsverursacher oder Mitbeteiligten zuteil wird, kann er entgegen dem deutschen Recht nicht mit Kriminalstrafe bestraft werden.[827]

Zweck der Vorschrift ist „die gesteigerte Solidarität zwischen dem Verursacher einer Körperverletzung und seinem hilfsbedürftigen Opfer"[828]. Daher findet § 94 öStGB auch bei Sport- und Arbeitsunfällen sowie allgemein bei vorsätzlichen oder fahrlässigen Körperverletzungen Anwendung.[829] So erklärt es sich, dass eine Strafsanktion bereits bei Missachtung der Hilfeleistungspflicht ausgelöst wird; es bedarf keiner schädlichen Folgen über die ursprüngliche Körperverletzung hinaus.[830] Der Tatbestand des § 94 öStGB erweitert somit nur das sonst allein beim unechten Unterlassungsdelikt bekannte Haftungsprinzip der Ingerenz (vgl. § 2 öStGB).[831]

---

[824] *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 158 m.w.N.

[825] Die „Nachschaupflicht" war im alten Strafgesetz von 1945 normiert, siehe *Kienapfel*, Strafrecht BT 1, Rdnr. 546; *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 160.

[826] Ausführlich *Friemel,* Die Verkehrsunfallflucht als Unterlassungsdelikt, S. 22.

[827] Dazu *Duttge*, JR 2001, S. 181 (187); *ders.*, ZStrR 2001, S. 147 (159); *Friemel,* Die Verkehrsunfallflucht als Unterlassungsdelikt, S. 22; *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (265 ff.).

[828] *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 160.

[829] Statt vieler *Kienapfel*, Strafrecht BT 1, Rdnr. 534.

[830] Ausführlich *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (162); *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (265).

[831] Dazu *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (162).

Eingehend sind die Pflichten im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen in § 4 der österreichischen Straßenverkehrsordnung[832] geregelt:[833] Diese Vorschrift bestimmt, dass jedermann, dessen Verhalten mit einem Verkehrsunfall in einem ursächlichen Zusammenhang steht, d.h. wenn das Verhalten örtlich oder zeitlich unmittelbare Bedingung für das Entstehen des Verkehrsunfalls ist, zu bestimmten Maßnahmen verpflichtet ist, deren Zielsetzung von der Erleichterung der Tatbestandsfeststellungen bis zum Schutz von Leib und Leben reichen.[834] Bei Verletzung von Personen ist sofort die Polizei zu verständigen.[835]

II. Pflichten nach einem Verkehrsunfall mit Sachschaden

Ist nur Sachschaden verursacht worden, so ist die Polizei nur „ohne unnötigen Aufschub" zu verständigen. So bestimmt § 4 Abs. 1 lit. c) öStVO eine *Mitwirkungspflicht* bei der Sachverhaltsdarstellung, zur Klärung der Frage, wie es zu dem Unfall gekommen ist, wer die beteiligten Personen und Fahrzeuge sind, in welcher geistigen und körperlichen Verfassung sich die beteiligten Personen befinden und wer den Unfall verursacht hat.[836] Dies kann aber nach § 4 Abs. 5 S. 2 öStVO unterbleiben, wenn die Beteiligten und Geschädigten sich ihre Identität nachgewiesen haben.[837] Verletzt jemand die Pflichten aus § 4 öStVO begeht er keine Straftat, sondern eine „Verwaltungsübertretung", die nach § 99 Abs. 2 lit. a), Abs. 3 lit. b) öStVO mit einer Verwaltungsstrafe geahndet werden kann, die im Höchstmass die Verhängung einer Geldstrafe von etwa 35 bis 2200 Euro zur Folge hat oder bei Uneinbringbarkeit mit Arrest bis zu sechs Wochen geahndet werden kann.[838] Zuständig zur Auferlegung der Strafe ist die Bundespolizeibehörde nach § 95 Abs. 1 lit. b) öStVO und nicht etwa ein Strafgericht.[839]

Grundsätzlich dienen §§ 4, 99 öStVO „ausschließlich der Sicherung zivilrechtlicher Ersatzansprüche"[840] und nicht dem Schutz öffentlicher Interessen an einer

[832] Die österreichische StVO ist am 1.1.1960 in Kraft getreten.

[833] So etwa *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 158; *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (265).

[834] Ausführlich *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 158/159, 167 m.w.N.

[835] Hierzu *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 115.

[836] Vgl. *Händel,* DAR 1973, S. 60 (61); *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 171.

[837] Hierzu *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 115.

[838] So *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (161); *Friemel,* Die Verkehrsunfallflucht als Unterlassungsdelikt; S. 25 ff.; *Krumme,* DAR 1968, S. 234 (236); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB; S. 115; *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (266).

[839] Näher *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (161).

[840] *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (266).

Strafverfolgung.[841] Daher werden die Unfallbeteiligten bei Unfällen mit Personenschaden *sofort* zur Meldung bei der nächsten Polizei verpflichtet. Ist lediglich Sachschaden entstanden, so ist – unabhängig von der Höhe des Sachschadens – die nächste Polizeistelle *ohne Aufschub* zu unterrichten. Eine Meldung bei der Polizei ist aber nicht notwendig, wenn die Unfallbeteiligten einander die Identität nachgewiesen haben.[842] Diese Regelung ist darauf zurückzuführen, dass nur die Polizei eine verlässliche Sachverhaltsfeststellung jedenfalls bei schwereren Unfällen treffen kann.[843] Im Ergebnis sucht man im österreichischen Strafrecht vergebens nach einer Strafnorm für die Verkehrsunfallflucht im Sinne eines *echten Kriminaldelikts*.[844] Vielmehr wird zwischen Unfällen mit Personenschaden und solchen mit Sachschaden,[845] so wie es auch der Musterregelung in Artikel 31 des Wiener Weltabkommens über den Straßenverkehr von 1968[846] empfohlen ist, differenziert. Dabei bildet eine Verwaltungsübertretung eine „dritte" Deliktsart neben Verbrechen und Vergehen,[847] die – wie auch nach schweizerischen Recht – einer Ordnungswidrigkeit nach deutschem Recht entspricht.[848]

III. „Tätige Reue"

In § 167 öStGB sind alle Vorschriften ausdrücklich aufgezählt, in denen die Möglichkeit einer „Tätigen Reue" vorgesehen ist. Weder § 94 noch § 95 öStGB sind in der Aufzählung des § 167 öStGB enthalten. Eine analoge Anwendung der „Tätigen Reue"[849] scheitert bereits an der Ausgestaltung des § 94 öStGB als Unterlassungsdelikt und wegen seines auf „Leib und Leben" gerichteten Schutzwecks. Daher ist für den § 94 öStGB eine Anwendung der „Tätigen Reue" ausgeschlossen.[850] Freilich kann aber zugunsten des Täters gemäß § 42 öStGB von Strafe

---

841 So etwa *Duttge,* ZStrR 2001, S. 147 (161); *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 167/168.

842 Dazu näher *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Kap. VI, S. 100 (4); *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 167; *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (266).

843 Explizit *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (266).

844 Dazu *Duttge*, JR 2001, S. 181 (187); *ders.,* ZStrR 2001, S. 147 (159); *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (265 ff.).

845 Vgl. *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258/259; dazu *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. VI, S. 95, 96, 101 (Österreich), 102(2) (Schweiz); *Janiszewski*, DAR 1994, S. 1 (4); *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 227.

846 Abgedruckt bei *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. VI, S. 95.

847 Siehe *Duttge*, JR 2001, S. 1 (14).

848 Vgl. *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. VI, S. 101 (Österreich); *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 227.

849 Eine Analogie ist zwar hinsichtlich der Ausdehnung der Strafbarkeit verboten, aber nicht auf deren Einschränkung zugunsten des Täters.

850 Explizit *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 165/166.

abgesehen werden oder im Wege der Strafzumessung die Strafe gesenkt werden.[851] Es besteht daneben in § 99 Abs. 6 lit a) öStVO eine an strenge Voraussetzungen geknüpfte *eigene Art* der „Tätigen Reue".[852] Diese Vorschrift dient zur Vereinfachung der Rechtslage und Verminderung des Behördenaufwandes. So wird in bestimmten Fällen ein Einschreiten der Polizei als nicht erforderlich festgelegt.[853] Der Gesetzgeber will mit dieser Regelung denjenigen Unfallfluchttäter privilegieren, der nach einem Sachschadensunfall Meldung erstattet bzw. den gegenseitigen Identifikationsnachweis vollzieht und damit zum Schutz des zivilrechtlichen Beweisinteresses beiträgt.[854]

Heftige Kritik bietet diese Regelung vor dem Hintergrund, dass sie erst greift, wenn die Bestimmungen über die Pflichten nach einem Verkehrsunfall mit Sachschaden bereits eingehalten sind. Wird diese „Vorbedingung" nicht erfüllt, kann § 99 Abs. 6 lit a) öStVO nicht greifen. Da die Meldepflicht bei der Polizei in bestimmten Fällen unabdingbar ist, wird die Regelung in § 99 Abs. 6 lit a) öStVO ausgehöhlt.[855]

C. Rechtsvergleichende Betrachtung

Grundsätzlich ähneln sich die strafrechtlichen Vorschriften zur Verkehrsunfallflucht der einzelnen Länder in der Grundstruktur sowie Zielsetzung, nämlich in der Vereitelung des Verlustes zivilrechtlicher Ersatzansprüche der Geschädigten. Daneben besteht oftmals das in unserem Recht in § 323c StGB (unterlassene Hilfeleistung) erfasste Interesse, die Versorgung von Verletzten am Unfallort sicherzustellen.[856] In einigen Ländern findet man zudem eine dem deutschen Recht unbekannte Differenzierung zwischen Unfällen mit Personenschäden und solchen mit Sachschäden.[857]

Gemeinsames Merkmal der untersuchten Länder ist, dass die Sanktionierung der Verkehrsunfallflucht nicht dem Schutz der öffentlichen Interessen dient. Geschützt wird dagegen in unterschiedlichen Gewichtungen das zivilrechtliche Beweissicherungsinteresse:[858] So treffen in der Schweiz und in Österreich den Ver-

---

[851] Hierzu *Bär/Hauser/Lehmpuhl*, Unfallflucht, Kap. I, S. 67 ff.; *Jagusch/Hentschel,* § 142, Rdnr. 64.

[852] Ausführlich *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 195/196, 239.

[853] So *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 195/196.

[854] Hierzu *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 196 m.w.N.

[855] Wiederum *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 196.

[856] Dazu *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258.

[857] Näher *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. VI, S. 95, 96, 101 (Österreich), 102(2) (Schweiz); *Janiszewski*, DAR 1994, S. 1 (4); *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 227; *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258/259.

[858] Ausführlich *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 201/202.

letzungsverursacher *primär* Hilfeleistungspflichten zum Schutz von Leib und Leben. *Sekundär* trifft den Verletzungsverursacher bzw. Beteiligten eine polizeiliche Meldepflicht zur zivilrechtlichen Beweissicherung.[859] Einer solchen Hilfeleistungspflicht unterliegt im deutschen Recht gemäß § 323c StGB jedermann, ohne dass es eines Verkehrsunfalls „bedarf", da § 323c StGB auf Unglücksfälle jedweder Art angewendet werden kann.[860] Ursache für die unterschiedliche Sanktionierung ist der unterschiedliche Schutzzweck zum einen die zivilrechtlichen Interessen in Deutschland zum anderen Leib und Leben in Österreich und in der Schweiz.

Im Vergleich zu den untersuchten Ländern weist § 142 StGB auf den ersten Blick nicht nur weitergehende Pflichten auf, sondern auch den „härteren" Strafrahmen.[861] Es ist aber fraglich, ob die gesetzlichen Regelungen der Länder überhaupt vergleichbar sind, da in Österreich und in der Schweiz zwischen Personen- und Sachschäden differenziert wird. Zudem wird die *unterlassene Hilfeleistung* als das eigentliche kriminalstrafwürdige Verhalten des Unfallflüchtigen gesehen.[862]

Im Gegensatz zum deutschen Recht sehen die österreichischen und schweizerischen Regelungen divergierende Verhaltensbefehle bei bloßen Sachschadensfällen vor. In der Schweiz kann der Schädiger den Geschädigten informieren, ohne die Polizei hinzuzuziehen. Gelingt ihm dies nicht, muss er unverzüglich die Polizei verständigen (Art. 51 Abs. 3 SVG). Österreich hält jedoch an der grundsätzlichen Meldepflicht fest.[863] Die Differenzierung zwischen Personen- und Sachschäden in der Schweiz und in Österreich dient dazu den Verkehrsteilnehmern eine unterschiedliche Wertigkeit des verletzten Rechtsgutes zu vermitteln.[864] Die „Sanktionierung einer abstrakten Vermögensgefährdung"[865] ist diesen Ländern gänzlich unbekannt.

Vor diesem Hintergrund stellt sich zwangsläufig die Frage, ob eine Differenzierung zwischen Personen- und Sachschäden, wie sie in Österreich und in der Schweiz vorgesehen ist, nicht auch in Deutschland sinnvoll sein könnte. Zwar spielt in den Voraussetzungen der „Tätigen Reue" der „unbedeutende Sachschaden"[866] eine Rolle, aber dies stellt nur eine Differenzierung auf der untersten Ebene dar und keine zwischen Sach- und Personenschäden. Lediglich in den allge-

---

[859] Eine polizeiliche Meldepflicht ist in der Schweiz in Art. 51 Abs. 2, 3 schwSVG und in Österreich in § 4 Abs. 2 S. 2 und Abs. 5 öStVO normiert, vgl. *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 202; *Weigend/Geuenich*, DAR 1988, S. 258 (265 ff.).

[860] Ausführlich *Rengier*, Strafrecht BT II, S. 25; *Tröndle/Fischer,* § 142, Rdnr. 2.

[861] So *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 118.

[862] Dazu näher *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 209/210.

[863] Vgl. *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 205/206.

[864] Wiederum *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 215.

[865] *Duttge*, ZStrR 2001, S. 147 (162).

[866] Näher *Grohmann,* DAR 1998, S. 487; SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 56.

meinen Strafzumessungsregeln wird berücksichtigt, ob ein Sach- oder Personenschaden verursacht wurde. Zieht man die vergleichende Betrachtung der drei Länder (Deutschland, Österreich, Schweiz) heran, spricht vieles dafür, dass sich als Ausweg zur Kriminalstrafe für jede Verkehrsunfallflucht im deutschen Recht ebenfalls eine Differenzierung zwischen Personen- und Sachschaden anbieten könnte. Ursache für die unterschiedliche Sanktionierung im österreichischen und schweizerischen Recht ist die Einschätzung des Gesinnungsunwertes.[867] Dieser wird bei einer Flucht nach bloßen Sachschäden als erheblich geringer gesehen als bei einer Flucht mit Personenschäden.[868]

Daher wird in Österreich ein Verstoß gegen die Beweisinteressen des Geschützten mit einer Geldbuße als Verwaltungsübertretung, die einer Ordnungswidrigkeit im deutschen Recht gleichzusetzen ist, sanktioniert.[869] Der niedrige Gesinnungsunwert der Unfallflucht nach Sachschadensunfällen war in Österreich Anlass dafür, die Unfallflucht aus dem Strafgesetzbuch herauszunehmen und in die Straßenverkehrsordnung aufzunehmen.[870] Eine ähnliche Wertung kommt im schweizerischen Recht dadurch zum Ausdruck, dass das Verhalten nach Verkehrsunfällen nicht im Strafgesetzbuch enthalten ist, sondern im Straßenverkehrsgesetz.[871] Aber die eigentliche Strafvorschrift (Art. 92 schwSVG) unterscheidet zwischen Sach- und Personenschäden.

Vor diesem Hintergrund erscheint die gegenwärtige Gleichstellung von Personen- und Sachschäden im § 142 StGB nicht der Interessenlage aller Beteiligten gerecht zu werden. Unfälle mit Personenschäden, bei denen erfahrungsgemäß ein erheblicher Sachschaden entsteht, lösen komplexere Beweissicherungssituationen aus als bei Sachschäden, weil die Schuldfrage und ein eventuelles Mitverschulden oft unklarer und das Schutzbedürfnis folglich höher ist.[872] Bei reinen Sachschäden ist das Ausmaß des Schadens umso geringer je eindeutiger die Schuldfrage.[873]

Es stellt sich die Frage, ob die Trennung von Sach- und Personenschäden auch im § 142 StGB umzusetzen ist. Aber hierbei würde nicht berücksichtigt, dass § 142 StGB nicht dem Schutz von Leib und Leben dient, sondern der zivilrechtlichen Beweisinteressen. Es wäre rechtsdogmatisch falsch, die Unfallflucht zu sank-

---

867 Vgl. *Cramer*, ZRP 1987, S. 157 (158); *Janiszewski*, DAR 1994, S. 1 (3 ff.); *Krumme,* DAR 1968, S. 234 ff.; *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 228 ff.; *Nehm*, DAR 1996, S. 432 (436); *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 (429); *Weigend,* in FS-Tröndle 1989, S. 753, (754 ff.); *Weigend/Geuenich*, DAR 1998, S. 258 (268).

868 Dazu *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 222.

869 Ausführlich *Duttge,* JR 2001, S. 181 (185).

870 Siehe 3. Teil, 2. Abschnitt, B., II.

871 So etwa *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 222.

872 Vgl. *Janiszewski*, DAR 1994, S. 1 (4).

873 Näher *Bürgel,* MDR 1976, S. 353 (355); *Haag,* AnwBl. 1987, S. 57 (60); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 223.

tionieren, wenn Rechtsgüter wie Leib und Leben beeinträchtigt wurden, da diese bereits durch §§ 229, 323c StGB geschützt sind und der Schutzzweck des § 142 StGB nur der Sicherung zivilrechtlicher Interessen dient.[874] Aufgrund der verschiedenen Schutzzwecke der Normen der untersuchten Länder ist eine Differenzierung nach Sach- und Personenschäden gegenwärtig nicht zweckdienlich.

Die Übertragung der österreichischen Lösung auf das deutsche Recht, mit einer völligen Entfernung der Unfallflucht aus dem Strafgesetzbuch, erscheint ebenfalls nicht sinnvoll.[875] Die kriminalpolitische Notwendigkeit des § 142 StGB kann nicht bezweifelt werden. Zur Erreichung des generalpräventiven Appells ist nämlich ein Festhalten am geltenden Recht erforderlich, denn nur auf diesem Weg können einfach zu erlernende und zu erfüllende Regeln aufgestellt werden. Weiteres Argument ist das hohe Fremdschädigungsrisiko insbesondere aufgrund der bekannten Beweisschwierigkeiten des Opfers. Hiergegen spricht allerdings, dass die generalpräventive Wirkung bezweifelt wird. Gerade die weiter ansteigenden Unfallfluchtzahlen begründen berechtigte Zweifel daran, ob der Einsatz des Strafrechts geeignet und wirksam ist zur Eindämmung der Unfallfluchtzahlen. Aber wie schon ausgeführt weisen Argumente aus sozialpolitischer Perspektive daraufhin, dass bei einer Auflockerung der Gesetzeslage, d.h. der Entfernung der Unfallflucht aus dem Strafgesetzbuch, ein weiterer Anstieg der Unfallfluchtzahlen zu befürchten wäre. Weiter besteht die Gefahr, dass bei einer Überführung in das Ordnungswidrigkeitenrecht die Unfallflucht aus Sicht des Unfallfluchttäters nur noch als eine Bagatelle erscheint.

Fest steht, dass aus rechtsvergleichender Sicht ein Verzicht auf die Einordnung der Unfallflucht im Strafgesetzbuch nicht ratsam ist. Gerade die nicht absehbaren Folgen einer Entkriminalisierung, der Verzicht auf eine strafrechtliche Sanktion, sind nicht absehbar. Erfordert doch das mangelnde sozialethische Unwertgefühl den Schutz der Beweisinteressen der Unfallbeteiligten, da sie in letzter Konsequenz aufgrund Beweisschwierigkeiten sonst gänzlich schutzlos wären. Diese Argumentation entspricht auch der bereits aufgezeigten Notwendigkeit des Rechtsgüterschutzes aufgrund der „generellen Gefährlichkeit" der Handlung.[876] Nur durch die Einordnung im Kriminalrecht und nicht durch eine Herabstufung auf die Ebene eines bloß „verbotenen Parkens" kann die Einprägsamkeit und Verbindlichkeit der Grundregel erfolgen.[877] Obwohl das Ziel Entkriminalisierung des § 142 StGB sicherlich weiter verfolgt werden sollte, aber nicht durch Herabstufung in das Ordnungswidrigkeitenrecht.[878] Aus rechtsvergleichender Sicht lässt sich der Schluss zu ziehen, dass die ausländische Normappelle sicherlich Anre-

---

874 Ausführlich *Duttge,* JR 2001, S. 181 (187).

875 So auch *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 227/228.

876 Vgl. 1. Kapitel, *2. Abschnitt,* B., C.

877 Treffend *Weigend,* in FS-Tröndle 1989, S. 753 (758).

878 Vgl. zu dieser Reformidee 2. Kapitel, 1. Abschnitt, B., II. 2.

gungen für eine Reformierung liefern, aber die Regelungen können nicht einfach in das deutsche Recht übernommen werden.

3. Kapitel: Gründe für eine Entkriminalisierung und Folgerung

1. Abschnitt: Begriff und Systematik der „Tätigen Reue“ in § 142 Abs. 4 StGB als persönlicher Strafaufhebungs- bzw. milderungsgrund

A. „Tätige Reue“ als „goldene Brücke“?

Der Gesetzgeber kam dem Wunsch nach Reformierung des § 142 StGB insoweit nach, als er mit dem 6. Strafrechtsreformgesetz[879] in § 142 Abs. 4 StGB die „Tätige Reue“ einführte. Intention des Gesetzgebers war nicht nur die Beseitigung des Vorwurfs der Überkriminalisierung, sondern auch, wie vom *Schrifttum*[880] schon seit langem gefordert, die Schaffung einer „goldenen Brücke“[881] zur möglichen Strafbefreiung. Ob die Änderung der Vorschrift den erwünschten Erfolg erzielte, ist äußerst zweifelhaft. Die Zweifel lassen sich auf die zum Teil unbestimmten Anwendungsvoraussetzungen und die „knauserige“ Rechtsfolge der Bestimmung zurückzuführen.[882]

---

879 BGBl. I 1998, 164 ff..

880 Siehe *Heublein*, DAR 1985, S. 15; *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 239 ff.; *Park*, DAR 1993, S. 246; *Scholz*, ZRP 1987, S. 7 (10).

881 So die Begründung des Bundesrates, BT-Drucksache 13/8587, S. 55, 57; siehe auch *Duttge,* JR 2001, S. 181 (184); *Scholz*, ZRP 1987, S. 7 (8).

882 Dazu *Andreae* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (303); *Böse*, StV 1998, S. 509 (514); *Grohmann*, DAR 1998, S. 487 (489).

B. Anwendungsvoraussetzungen der „Tätigen Reue“

I. Unbedeutender Schaden

Zunächst ist Voraussetzung für die Anwendbarkeit der „Tätigen Reue“, dass der Unfall zu einem „nicht bedeutenden Sachschaden“ geführt hat.[883] Obwohl die Grenze bei der Schadenshöhe inzwischen sogar bei etwa 1300 Euro angesetzt wird,[884] ist einhellig anerkannt, dass der Begriff des „nicht bedeutender Sachschadens" mit dem Begriff des „bedeutenden Schadens" gemäß § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB korrespondiert.[885] Bei der Schadenshöhe kommt es nicht auf die Vorstellung des Täters an, sondern auf die tatsächliche Schadenshöhe.[886]

II. Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs

Vor allem zu dem Merkmal Unfall „außerhalb des fließenden Verkehrs“ gibt es in der Literatur erhebliche Debatten. So wird teilweise die Ansicht vertreten, dass es genügt, wenn der Täter nicht sein Fahrzeug im fließenden Verkehr bewegt habe. Diese Voraussetzung sei dann erfüllt, wenn der Unfall im Zusammenhang mit einem Parkvorgang (Einparken, Ausparken, Rangieren) im öffentlichen Verkehr geschieht.[887] Nach anderer Ansicht ist dieses Merkmal nur erfüllt, wenn Schäden an abgestellten Fahrzeugen oder anderen unbeweglichen Gegenständen wie Leitplanke, Verkehrsschild oder Baum verursacht werden.[888] Im Gegensatz zum ersten Fall, kann sich der Schaden auch beim Fahren, d.h. durch Streifen eines unbeweglichen Gegenstandes ereignet haben. Der Schaden muss nicht zwingend bei einem Parkvorgang entstanden sein, sondern auch im fließenden Verkehr.

Dem Gesetzeswortlaut und der amtlichen Begründung entsprechend wird überwiegend angenommen, dass sowohl das Fahrzeug des Täters als auch das beschädigte Objekt sich nicht im fließenden Verkehr befinden dürfen. Daher findet

---

883 Näher *Grohmann,* DAR 1998, S. 487; SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 56.

884 Vgl. LG Düsseldorf, DAR 2003, S. 103; LG Hamburg DAR 2003, S. 382 (Schadenshöhe 1300 €); *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 269 m.w.N.

885 Dazu *Bönke*, NZV 1998, S. 129/130; *Janker,* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (217); *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227 b, 269; *Sander/Hohmann*, NStZ 1998, S. 278/279; *Schäfer,* NZV 1999, S. 189 (190); SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 56; *Tröndle/Fischer*, § 142 Rdnr. 64.

886 In diesem Sinne *Bönke,* NZV 1998, S. 129 (130); *Böse,* StV 1998, S. 509 (511); *Hentschel,* NJW 1999, S. 686 (688); *ders.,* Straßenverkehrsecht, § 142, Rdnr. 69; *Janker,* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (216).

887 Dazu *Hentschel,* NJW 1999, S. 686 (688).

888 So etwa *Bönke*, NZV 1998, S. 129/130; *Janker,* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (215); SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 56.

die Vorschrift – entgegen letzterer Ansicht – keine Anwendung, wenn Verkehrseinrichtungen beschädigt oder am Straßenrand geparkte Fahrzeuge gestreift werden.[889] Das OLG Köln hat sich in einem Urteil vom 28. 9. 1999[890] ebenfalls der Auffassung angeschlossen, wonach die „Tätige Reue“ keine Anwendung zu Gunsten des Täters finden kann, wenn er selbst Teilnehmer am fließenden Verkehr war und nur das beschädigte Fahrzeug zum ruhenden Verkehr gehörte. Ein derartiger Unfall sei untrennbar mit der Teilnahme am fließenden Verkehr verbunden und nicht ein Geschehen außerhalb des fließenden Verkehrs.[891]

III. Rücktrittshandlung und -frist

Über die weitere Voraussetzung besteht hingegen Einigkeit: Es handelt sich um die Art und Weise, wie die nachträglichen Feststellungen vom Täter ermöglicht werden müssen; entweder mit den im § 142 Abs. 3 StGB genannten Mitteln oder durch andere Maßnahmen, soweit dadurch den Mitteilungspflichten genügt wird.[892] Das Gesetz enthält insoweit keine abschließende Regelung, sondern gestattet dem Täter, auch andere Wege zu beschreiten, soweit er dadurch unverzüglich seinen Mitteilungspflichten nachkommt.[893] Entscheidend ist die zeitnahe *Offenbarung* der Beteiligung und nicht der Weg, auf dem dies geschieht.[894] Bei der Ermöglichung der nachträglichen Feststellungen muss das Tätigwerden des Unfallbeteiligten *freiwillig* erfolgen, also wie bei dem freiwilligen Rücktritt gemäß § 24 StGB aufgrund eines autonomen Entschlusses.[895] Diese Voraussetzung hat der Betroffene jedoch nicht erfüllt, wenn er seine Unfallbeteiligung beispielsweise erst auf ausdrückliches Befragen hin einräumt.[896] Freiwillig handelt der Unfallbeteiligte auch nicht, wenn er vermutet oder gar Kenntnis hat, dass er als Täter von der

---

889 Vgl. *Tröndle/Fischer,* § 142 StGB Rdnr. 63.

890 OLG Köln, VRS 98, S. 122.

891 Ausführlich *Grohmann,* DAR 1998, S. 487; *Janker,* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (215).

892 Siehe dazu den Überblick bei *Tröndle/Fischer*, § 142, Rdnr. 46.

893 Vgl. BGHSt 29, S. 138 (141); *Janker,* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (215); *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 (1441).

894 Schönke/Schröder-*Cramer*, § 142, Rdnr. 60.

895 Vgl. BGHSt 7, S. 299; *Bönke,* NZV 1998, S. 129 (130); *Böse,* StV 1998, S. 509 (512); *Grohmann,* DAR 1998, S. 487 (488); *Janker,* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (217); *Park,* DAR 1973, S. 246 (250); SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 57.

896 Dazu *Hentschel,* NJW 1999, S. 686 (689); *Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 142 StGB, Rdnr. 69; *Himmelreich/Bücken,* Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227 c; a.A.: *Schulz* NJW 1998, 1440 (1441).

Polizei ermittelt wurde.[897] Der Unfallbeteiligte trägt bis zu seiner nachträglichen Meldung das Risiko der Entdeckung.[898]

Die Rücktrittshandlung muss in einer bestimmten Frist erfolgen. In der Reformdiskussion standen Meldefristen von sowohl zwei bis drei Tagen als auch kürzere (nur wenige Stunden) zur Auswahl. Letztendlich ist in der neuen Regelung dem Täter eine Rücktrittsfrist von 24 Stunden eingeräumt worden.[899] Ohne Schwierigkeiten ist der Beginn dieser Frist bestimmbar: Zwar war in der Gesetzesbegründung noch die Deliktsverwirklichung diesbezüglich genannt,[900] doch gilt als Beginn der Frist nach einhelliger Auffassung auf der Grundlage des Gesetzeswortlautes der Zeitpunkt des Unfalls.[901]

C. Rechtsfolge der „Tätigen Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB

Sind diese Voraussetzungen erfüllt, *muss* bei Verurteilung die Strafe nach § 49 Abs. 1 StGB *zwingend gemildert* werden, *fakultativ* kann in solchen Fällen auch *von Strafe abgesehen werden*, wobei die Entscheidung über die Strafaufhebung bzw. Strafmilderung im pflichtgemäßen Ermessen des Gerichts steht.[902] Wenn das Gericht von Strafe absieht, wird der Täter schuldig gesprochen und es werden ihm gemäß § 465 Abs. 1 Satz 2 StPO die Verfahrenskosten auferlegt.[903] Zudem ist für den Betroffenen von Bedeutung, dass nach § 28 Nr. 1 StVG in Verbindung mit § 40 Fahrerlaubnisverordnung und Nr. 1.4 der Anlage 13 (zu § 40 Fahrerlaubnisverordnung) ein Eintrag mit fünf Punkten statt bisher sieben in das Verkehrszentralregister erfolgt.[904]

Fehlt eine der aufgeführten Voraussetzungen, scheidet eine direkte wie auch analoge Anwendung aus.[905] Nach den allgemeinen Strafzumessungsregeln ist aber das Verhalten des Täters nach der Tat und sein Bemühen um Schadenswieder-

---

897 So etwa *Bönke,* NZV 1998, S. 129 (130); *Himmelreich/Bücken,* Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227 c.

898 Dazu *Bönke,* NZV 1998, S. 129 (130); *Himmelreich/Bücken,* Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227 c; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 150.

899 Detailliert *Bönke,* NZV 1998, S. 129 (130) m.w.N.; *Grohmann,* DAR 1998, S. 487.

900 Vgl. BT-Drucksache 19/8587, S. 57.

901 Dazu *Sander/Hohmann,* NStZ 1998, S. 278; SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 57; *Tröndle/Fischer*, § 142, Rdnr. 53.

902 Siehe dazu BT-Drucksache 13/8587; Eine detaillierte Darstellung der Voraussetzungen geben: *Blau,* GA 2002, S. 355; *Böse*, StV 1998, S. 509/510; *Duttge,* JR 2001, S. 181 (184); *Grohmann,* DAR 1998, S. 487 (488); *Janker,* in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (217)*;* LK-*Geppert*, §142 Rdnr. 199 ff.; *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 ff.

903 Hierzu *Janker,* in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (217/218).

904 Vgl. *Bücken,* 41. DVGT 2003, S. 183; *Himmelreich/Bücken,* Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227a ff.; *Janiszewski/Buddendiek,* Der neue Bußgeldkatalog, Anlage 13 zu § 40 FahrerlaubnisVO S. 110.

905 So *Schulz* NJW 1998, 1440 (1442).

gutmachung zu seinen Gunsten zu berücksichtigen (vgl. § 46 Abs. 2 StGB).[906] Wird die Strafe lediglich gemildert, so verdrängt der Straftatbestand des § 142 StGB nach wie vor die Ordnungswidrigkeit gemäß § 34 StVO.[907]

Ebenfalls eröffnet die Bestimmung die Möglichkeit, dass die Staatsanwaltschaft im Ermittlungsverfahren mit Zustimmung des zuständigen Gerichts gemäß § 153 b Abs. 1 StPO von der Erhebung der öffentlichen Klage absieht, wenn die Voraussetzungen vorliegen, unter denen auch das Gericht von Strafe absehen könnte.[908] Nach Anklageerhebung bzw. nach Antrag der Staatsanwaltschaft auf Erlass eines Strafbefehls kann das Gericht gem. § 153 b Abs. 2 StPO bis zum Beginn der Hauptverhandlung mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft und des Angeschuldigten das Verfahren einstellen. Auch besteht die Möglichkeit, das Verfahren nach § 153a StPO einzustellen.[909] So kann eine Verurteilung wegen einer Ordnungswidrigkeit vermieden werden, damit letztendlich überhaupt keine Punkte eingetragen werden.[910]

I. Inkonsistenzen des § 142 Abs. 4 StGB

Abgesehen davon, dass Verkehrsteilnehmer die vorgestellten Einzelheiten der Regelung zur „Tätigen Reue“ meist nicht kennen dürften, ein Rechtsanwalt häufig innerhalb von 24 Stunden nicht aufgesucht wird oder aufgesucht werden kann, bleiben selbst bei Kenntnis der Regelung und Einholung anwaltlichen Rates unüberbrückbare Unsicherheiten bezüglich der Frage, ob man nun tatsächlich in den Genuss der „Tätigen Reue“ gelangt oder nicht. So überrascht es nicht, dass die Voraussetzungen des § 142 Abs. 4 StGB allgemein als solche betrachtet werden, die zu großer Rechtsunsicherheit führen.[911]

Gerade die Beschränkung auf einen unbedeutenden Sachschaden führt aus Sicht des Täters zu Schwierigkeiten: Wie kann der rücktrittsbereite Täter mit Sicherheit wissen, ob ein „nicht bedeutender Sachschaden“, also ein Schaden in

---

[906] Das Verhalten des Täters muss als eine Rückkehr zu rechtstreuem Verhalten gesehen werden: *Bär/Hauser/Lehmpuhl*, Unfallflucht, Kap. I, S. 67 ff.; LK-*Geppert,* § 142 Rdnr. 211; *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 (1442).

[907] Detailliert *Bönke,* NZV 1998, S. 129 (131, m.w.N.); *Böse,* StV 1998, S. 509 (513); *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227g, 281; *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 142 Rdnr. 73.

[908] Ausführlich *Andreae,* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (301); *Böse,* StV 1998, S. 509 (513); *Janker,* in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (218).

[909] Zutreffend *Grohmann,* DAR 1998, S. 487 (489).

[910] Insbesondere von Verteidigern sind diese Einstellungsmöglichkeiten zu beachten, so *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227 h.

[911] Vgl. *Berz,* DAR 1986, S. 251 (254); *Park,* DAR 1993, S. 246 (250); *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 (1443).

Höhe von maximal 1300 Euro vorliegt?[912] Es stellt sich denklogisch die Frage, ob eine Beschränkung auf unbedeutende Sachschäden überhaupt sachdienlich ist. Ist doch das Interesse des Geschädigten an seiner Beweisposition um so größer, je höher der Sachschaden.[913] Aber erhebliche Sachschäden treten meist erst bei Kollisionen *im fließenden Verkehr* auf.[914] Die Beschränkung auf unbedeutende Sachschäden führt daher zu erheblichen Auslegungs- und Anwendungsschwierigkeiten: Nach einer Ansicht sollen Streifschäden beim Vorbeifahren an geparkten Fahrzeugen oder Sachen umfasst sein;[915] andere vertreten die Ansicht, dass sich nur das geschädigte Objekt außerhalb des fließenden Verkehrs befunden haben muss;[916] wieder andere erklären, der Schaden müsse beim Parkvorgang erzeugt worden sein.[917] Mit Sicherheit kann nur bestätigt werden, dass der Gesetzgeber nicht nur die Parkunfälle umfassen wollte, anderenfalls hätte der Gesetzgeber einen anderen Gesetzeswortlaut gewählt.[918] Aufgrund dieser Probleme empfiehlt der Arbeitskreis IV „Verkehrsunfallflucht" des 41. Deutschen Verkehrsgerichtstages eine Erweiterung des § 142 Abs. 4 StGB auf alle Sachschäden ungeachtet ihrer Höhe.[919]

Nach einer weiteren Empfehlung des 41. Deutschen Verkehrsgerichtstages ist der Anwendungsbereich auf Unfälle die aus dem fließenden an ruhenden Objekten (wie parkende Fahrzeuge, Straßenschilder) verursacht werden zu erweitern.[920] Dieser Vorschlag ist als sinnvoll einzuordnen, da der Geschädigte doch immer ein Interesse hat an der Sicherung seiner Schadensersatzansprüche, unabhängig davon, ob der Schaden im fließenden oder ruhenden Verkehr entstanden ist.[921]

Dieser Ausblick zu den bestehenden Meinungsverschiedenheiten zeigt,[922] dass der Gesetzgeber den Anwendungsbereich der „Tätigen Reue" durch die Ein-

---

912 Die Regelung knüpft an § 69 Abs. 2 Nr. 3 StGB, vgl. *Bönke*, NZV 1998, S. 129/130; *Janker,* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (217); *Sander/Hohmann*, NStZ 1998, S. 278/279; *Schäfer,* NZV 1999, S. 189 (190)*;* SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 56; *Tröndle/Fischer*, § 142 Rdnr. 53, § 69 Rdnr. 13.

913 Explizit *Duttge,* JR 2001, S. 181 (184/185).

914 Dazu *Böse,* StV 1998, S. 509 (512); *Bönke,* NZV 1998, S. 129 (130); *Duttge,* JR 2001, S. 181 (185); *Hentschel,* NJW 1999, S. 686 (688); *Tröndle/Fischer*, § 142, Rdnr. 53; SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 56.

915 So *Tröndle/Fischer,* § 142, Rdnr. 53.

916 Ansonsten sei die Bestimmung praktisch nie anwendbar, erklärt SK-*Rudolphi,* § 142 Rdnr. 56.

917 In: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (299).

918 Dazu näher *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227c.

919 Vgl. *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227i.

920 Wiederum *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227i.

921 So *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 (1443).

922 Ausführlich zu dieser Problematik *Andreae* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (299); *Bönke* NZV 1998, S. 129 (130); *Hentschel* NJW 1999, S. 686 (688), *ders.,* Straßenverkehrsrecht, § 142 StGB, Rdnr. 69; *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227 c*; Janker,* in

schränkungen im Hinblick auf den Zeitpunkt der nachträglichen Meldung, Schadensort, Schadensumfang, auf „ruhenden" Verkehr sowie Unfallort den Anwendungsbereich stark eingeengt hat.[923]

II. Inkonsistenzen in der Rechtsfolge des § 142 Abs. 4 StGB

Freilich löste nicht allein der eingeschränkte Anwendungsbereich der „Tätigen Reue" heftige Kritik aus, sondern auch die *„knauserige Rechtsfolge"*[924]. So kann die Ausgestaltung der „Tätigen Reue" als ein nur fakultativ bestehender persönlicher Strafaufhebungsgrund nicht überzeugen.[925] Lediglich eine Strafmilderung schafft keinen Anreiz für eine nachträgliche Meldung, verhindert doch eine Strafmilderung nicht, dass Punkte im Verkehrszentralregister für fünf Jahre eingetragen werden oder gar die Fahrerlaubnis entzogen wird.[926]

So hätte der Gesetzgeber, gerade weil das Rechtsgut des § 142 StGB nicht dem öffentlichen Interesse an lückenloser Erfassung von Verkehrsunfällen und Unfallbeteiligten, sondern *in erster Linie* der Beweissicherung der durch den Unfall entstandenen Ansprüche dient,[927] die „Tätige Reue" wie von der Literatur[928] empfohlen wenigstens zu einem obligatorischen persönlichen Strafaufhebungsgrund ähnlich dem allgemeinen Rücktritt vom Versuch nach § 24 StGB ausgestalten müssen. Da das Verhalten des Täters schon vor Einfügung der „Tätigen Reue" ein gemäß § 46 Abs. 2 StGB zu berücksichtigender Umstand bei der Strafzumessung ist, insbesondere auch sein Bemühen, den Schaden wiedergutzumachen,[929] ist in einer Strafmilderung durch Anwendung der „Tätigen Reue" kein wirklicher Vorteil für den Täter ersichtlich. Der Täter konnte ebenfalls schon vorher im Wege der Verwarnung mit Strafvorbehalt gemäß § 59 StGB der Verhängung einer

Himmelreich, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (215); *Leipold*, Die Reform der Verkehrsunfallflucht, S. 205 (215); SK-Rudolphi, § 142, Rdnr. 56; (17); *Tröndle/Fischer,* § 142, Rdnr. 53.

923 Hierzu *Park,* DAR 1993, S. 246 (250); *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 (1443).

924 Grundlegend *Duttge,* JR 2001, S. 181 (185).

925 So auch *Böse,* StV 1998, S. 509 (514); *Duttge,* JR 2001, S. 181 (185); *Schünemann*, DAR 1998, S. 424 (429); *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 (1442/1443); *Thirolf*, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 152.

926 Denn dafür genügt die rechtskräftige Entscheidung eines Strafgerichts, die einen bloßen Schuldspruch enthält, vgl. § 28 Nr. 1 StVG; dazu auch *Andreae* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (301); *Bücken,* 41. DVGT 2003, S. 183; *Grohmann*, DAR 1998, S 487 (489); *Janker*, in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (217/218); SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 55.

927 Vgl. BGHSt, 8, S. 269; BGHSt 24, S. 382.

928 So etwa *Berz,* DAR 1986, S. 251 (253/254); *Duttge,* JR 2001, S. 181 (185); *Heublein,* DAR 1986, S. 133 (135/136); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 107.

929 Ausführlich *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 (1442).

Kriminalstrafe entgehen.[930] Dies ist aber bei Anwendung der „Tätigen Reue" nicht zwingend der Fall. Daher drängt sich die Frage auf, warum die „Tätige Reue" nicht als obligatorischer Strafaufhebungsgrund gestaltet wird.

Hierfür spricht insbesondere die Tatsache, dass sich die Anwendung der „Tätigen Reue" auf die Verfolgung der Unfallflucht als Ordnungswidrigkeit nach § 49 Abs. 1 Nr. 29 i.V.m. § 34 StVO nicht auswirkt.[931] Soweit in dem jeweiligen Strafverfahren die Strafe nur gemildert wird, hat sich im Verhältnis zur bisherigen Rechtslage nichts verändert. Scheidet doch nur bei Absehen von Strafe bzw. Verfahrenseinstellung nach § 153b StPO eine Bestrafung nach § 49 Abs. 1 Nr. 29 i.V.m. § 34 StVO aus. Die bloße Strafmilderung schließt die Verhängung einer Geldbuße dagegen nicht aus.[932]

Im Hinblick auf die Verhängung von Punkten im Verkehrszentralregister wird der Täter im Falle der Anwendung der „Tätigen Reue" besser gestellt, da fünf Punkte anstatt wie bisher sieben Punkte eingetragen werden.[933] Nicht verständlich ist aber, dass zwischen beiden Alternativen (Strafaufhebungs- und Strafmilderungsgrund) hinsichtlich der Punktzahl keine unterschiedliche Bewertung erfolgt. Überraschend ist auch, dass der Täter durch seine eigene Mitwirkung die strafrechtlichen Folgen zwar beseitigen oder zumindest mildern kann, sich dabei aber zugleich zivilrechtlichen Risiken aussetzt. Den Unfallfluchttäter trifft neben dem Strafrecht die Härte des Versicherungsrechts: Stellt doch das unerlaubte oder unberechtigte Entfernen vom Unfallort eine Verletzung der Aufklärungspflicht (gemäß § 7 Abs. 1, 2 AKB 2002) dar. Gerade diese Obliegenheitsverletzung eröffnet der Versicherung die Möglichkeit, Regress zu nehmen.[934] Lediglich für die Vollkaskoversicherung stellt die Anwendung der „Tätigen Reue" nur eine geringe Schuld im Sinne von Mitverschulden dar, so dass der Versicherer zur Leistung hinsichtlich des Schadens am eigenen Fahrzeug verpflichtet ist.[935]

III. Zusammenschau

Zusammenfassend bleibt zur „Tätigen Reue" festzuhalten, dass bei grundsätzlicher Befürwortung deutlich wird, dass es sich in der nunmehr vorliegenden Ge-

[930] Näher *Andreae* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (303).

[931] Dazu *Böse,* StV 1998, S. 509 (513).

[932] Ausführlich *Bönke,* NZV 1998, S. 129 (131); *Böse,* StV 1998, S. 509 (513); *Grohmann,* DAR 1998, S. 487 (488).

[933] Statt vieler *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227e.

[934] Dazu *Berz,* DAR 1986, S. 251 (255); Bücken, 41. DVGT 2003, S. 183 (184); *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (436); *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 (1442); *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz, S. 158/159.

[935] Näher *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227k.

setzesfassung um eine nicht zufrieden stellende Lösung handelt. Die dargestellten Einschränkungen, insbesondere die nicht zwingend vorgesehene Strafaufhebung verhindert, dass für den Täter ein Anreiz zur Rückkehr in die Legalität geschaffen wird. Die dargestellten Inkonsistenzen des § 142 Abs. 4 StGB zeigen, dass die „goldene Brücke" in Wahrheit ein „schwankender Steg" ist[936].

Inwieweit das 6. Strafrechtsreformgesetz durch Einfügung der „Tätigen Reue" in Abs. 4 des § 142 StGB das gesetzgeberische Ziel, der Ausuferung der Fluchtdelinquenz im Bereich der Sachschadensunfälle vorzubeugen oder eine solche zumindest zu verringern, auch tatsächlich erreicht worden ist, konnte bisher nur vermutet bzw. aus theoretischer Sicht bezweifelt werden, da keine Untersuchungen darüber vorlagen. Um die Effizienz der „Tätigen Reue" abschließend zu beurteilen wurde eine eigene Untersuchung durchgeführt. Die Untersuchung soll nicht nur wesentliche Erkenntnisse zur Effektivität der „Tätigen Reue" liefern, sondern auch aufklären inwieweit die „Tätige Reue" die bekannten Reformziele bewirkt bzw. unterstützt hat. Anhand der nachfolgenden empirischen Untersuchung sollte insbesondere bestätigt oder widerlegt werden, ob der Strafaufhebungs- bzw. Strafmilderungsgrund der „Tätigen Reue" zu einer Senkung der Fluchtdelinquenz im Bereich der Sachschadensunfälle geführt hat. Auch wurden die Anwendungsvoraussetzungen, die Rechtsfolgen und die Bedeutung der Vorschrift in der täglichen, juristischen Praxis auf ihre Praktibilität untersucht.

2. Abschnitt: Blick in die Rechtswirklichkeit

A. Methodik

I. Hypothese und Methodenwahl

Bei der Untersuchung wurde zunächst abgegrenzt, ob die „Tätige Reue" seit der Einfügung im Jahre 1998 überhaupt zur Anwendung kam und wenn ja welche Folge eintrat, d.h. Strafaufhebung oder -milderung. Weiter war von Interesse aufgrund welcher Voraussetzung die Anwendung scheiterte. Zur Bestimmung einer geeigneten Methode zur Erforschung der Theorie, war es notwendig, ein Untersuchungsmodell zu entwickeln, das dem Untersuchungsgegenstand inhaltlich und seiner Vielschichtigkeit angemessen ist. Insoweit konnten aus dem methodischen Vorgehen der bisherigen Forschungsarbeiten für die eigene Untersuchung folgende Erkenntnisse gewonnen werden: Aufgrund der absenten Daten, Statistiken

---

[936] So *Scholz*, ZRP 1987, S. 7 (10).

oder andere quantitativ exakten Bezugsorte im Hinblick auf die Anwendung der „Tätigen Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB war zu berücksichtigen, dass keine amtlichen Quellen existieren, die zentral zur Beantwortung der Untersuchungsfrage beitragen können. Eine Reihenuntersuchung bzw. Inhaltsanalyse[937] mittels Aktenstudien konnte aufgrund des datenschutzrechtlichen Aspektes nicht durchgeführt werden.

Vor diesem Hintergrund wurde die nicht-formale oder sog. „subjektive“ Methode der Befragung gewählt.[938] Dieses empirische Verfahren stützt sich auf individuelle Sichtweisen, Kenntnisse, Erfahrungen von Personen, die als Experten, Praktiker oder Betroffene in Verbindung zu dem Bereich stehen, dem der Forschungsgegenstand zuzuordnen ist.[939] Insofern wurden die an der Strafverfolgung beteiligten Gruppen (Richter, Staats- und Amtsanwälte) nach ihren Erfahrungen und Einschätzungen im Umgang mit der untersuchten Kriminalität befragt. Zwischen den bestehenden Befragungsmethoden der Interviewmethode,[940] bei der im persönlichen Gespräch Fragen gestellt werden, und der Fragebogenmethode, bei der schriftlich formulierte Fragen beantwortet werden müssen, wurde die letztere gewählt.[941] Ausschlaggebend für die Fragebogenmethode waren nicht nur praktische Erwägungen, sondern auch datenschutzrechtliche Aspekte – den Befragten wurde nämlich die Möglichkeit der anonymen Beantwortung eingeräumt. Hinsichtlich des Wahrheitsgehalts der Antworten ist grundsätzlich keine Methode der anderen überlegen. Im Falle der Anwesenheit der befragten Person können sich Probleme dadurch ergeben, dass die Person beeinflusst wird, etwa im Sinne von „Verzerrungen sozialer Erwünschtheit“[942]. Dagegen sind bei der Versendung von Fragebogen die fehlende Kontrolle der Erhebungssituation und der häufig geringe Rücklauf von Nachteil.[943]

Im vorliegenden Fall wurde die Fragebogenmethode gewählt, weil mit dieser Methode die wesentliche Fragestellung der Untersuchung, ob die Einfügung der „Tätigen Reue“ eine Senkung der Fluchtdelinquenz im Bereich der Sachschadensdelikte erzielt hat, ermittelt werden kann. Weiterhin wird mit dieser Methode erreicht, dass die Teilnehmer der Untersuchung ohne Einflussnahme, wie es bei der Interviewmethode oft der Fall ist, ihre persönliche Erfahrung mitteilen können, ohne das Ergebnis zu verwässern.

---

[937] Ausführlich *Kaiser/Schöch*, Kriminologie, S. 23.

[938] Dazu im einzelnen *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 15; *Schneider*, Kriminologie, S. 191.

[939] So etwa *Schneider,* Kriminologie, S. 191.

[940] Im einzelnen *Eisenberg*, Kriminologie, § 13 Rdnr. 32; *Kaiser/Schöch*, Kriminologie, S. 23.

[941] Hierzu *Eisenberg,* Kriminologie, § 13 Rdnr. 17; *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 14.

[942] *Eisenberg*, Kriminologie, § 13 Rdnr. 17.

[943] Dazu *Eisenberg*, Kriminologie, § 13 Rdnr. 17.

II. Forschungsablauf und -methode

Vor Beginn der Untersuchung war Abzugrenzen, ob die quantitative oder die qualitative Methode angewandt wird. Je nach Art der Forschungsfrage kann jede der genannten Vorgehensweisen angemessen sein.[944] Auch besteht die Möglichkeit eines Zusammenspiels beider Ansätze zu wählen.[945] Hintergrund dieser Problematik ist, dass grundsätzlich jede Untersuchungsmethode die an Personenbefragungen geknüpft ist Nachteile enthält, da es sich bei den Untersuchungspersonen nicht um statische Objekte und somit konkret ermittelbare Größen handelt wie in der Physik oder der Mathematik, sondern um Individuen, welche sich voneinander auf nur schwer einsehbare Weise unterscheiden sowie Launen unterliegen.[946]

Die quantitative Sozialforschung ist ein methodisches Verfahren, das durch eine „möglichst detaillierte Vorstrukturierung des Untersuchungsgegenstandes sowie einer Standardisierung der Erhebungssituation“[947] gekennzeichnet ist.[948] In standardisierter Form dient diese Methode neben der Deskription[949] vor allem der Überprüfung von Hypothesen.[950] So werden bei quantitativen Erhebungen standardisierte Fragebögen verwendet, die die Reihenfolge der Fragen, deren Wortlaut und die Antwortkategorien genau festlegen.[951] Kritik wird am quantitativen Ansatz nicht nur an der fest vorgeschriebenen Reihenfolge geübt, sondern auch hinsichtlich der mangelnden „Offenheit“ und „Flexibilität“ des quantitativ ermittelnden Forschers.[952]

Das Manko der quantitativen Methode, die fehlende Flexibilität, kann der qualitativen Methode nicht vorgeworfen werden. Vielmehr sind zentrale Prinzipien der qualitativen Sozialforschung die Offenheit des Untersuchenden gegenüber der Untersuchungsperson, der Untersuchungssituation, den Untersuchungsmethoden sowie die Flexibilität der Methode, die auf die Situation und die Beziehung zwischen Forscher und Probanden ständig reagieren und sich Verschiedenartigkeiten anpassen muss.[953] Die qualitativ orientierte Sozialforschung ist insoweit nachteil-

---

[944] Ausführlich *Eisenberg*, Kriminologie, § 13 Rdnr. 2.

[945] Mittlerweile wird vermehrt auf die Chancen hingewiesen, die in einem Zusammenspiel qualitativer und quantitativer Analysen liegen, vgl. *Diekmann,* Empirische Sozialforschung*, S. 28; Eisenberg*, Kriminologie, § 13 Rdnr. 4; *Kaiser*, Kriminologie, S. 36.

[946] Vgl. *Eisenberg*, Kriminologie, § 13 Rdnr. 17; *Göppinger,* Kriminologie, S. 68 ff.

[947] *Kromrey,* Empirische Sozialforschung, S. 32.

[948] Das wahrscheinlich bekannteste und zudem umfangreichste Beispiel der quantitativen Sozialforschung ist die Volkszählung.

[949] Überzeugend *Kromrey,* Empirische Sozialforschung, S. 43 ff.

[950] Detailliert *Eisenberg*, Kriminologie, § 13 Rdnr. 4, 5; *Kaiser*, Kriminologie, S. 34/35.

[951] Dazu *Kromrey,* Empirische Sozialforschung, S. 32.

[952] Näher *Eisenberg*, Kriminologie, § 13 Rdnr. 2; *Kaiser*, Kriminologie, S. 35; *Lamnek,* Qualitative Sozialforschung Bd. 1, S. 9.

[953] Ausführlich *Lamnek,* Qualitative Sozialforschung Bd. 1, S. 29/30.

haft, dass sie nur eine sehr kleine Zahl von Untersuchungspersonen einbezieht, keine Stichproben nach dem Zufallsprinzip zulässt und keine statistischen Analysen erstellt.[954]

III. Zusammenschau

Angesichts der wesentlichen Fragestellung, ob durch die Einfügung der „Tätigen Reue“ eine Senkung der Fluchtdelinquenz im Bereich der Sachschadensdelikte erzielt wurde, erschien die quantitative Methode geeignet. Diese wurde auch angewandt. Der Charakter der im ganzen quantitativen Untersuchung ist nicht dadurch tangiert worden, dass am Ende des Fragebogens für die Befragten die Möglichkeit bestand Verbesserungsvorschläge sowie die eigene Meinung zur „Tätigen Reue“ abzugeben. Da diese Frage nur sekundär zur Erfassung subjektiver Ansichten von Praktikern und somit gegebenenfalls zur Unterstützung der „eigenen Lösung“ am Schluss der Arbeit diente.

B. Aussagekraft und Grenzen der Untersuchung

Maßgebend für die Aussagekraft einer empirischen Untersuchung ist nicht nur die Wahl der „richtigen“ Forschungsmethode, sondern auch deren Repräsentativität. Obwohl die Untersuchungsmethode der Befragung keine wissenschaftlich abgesicherten Daten erbringen kann, sondern nur statische Wahrscheinlichkeitsaussagen,[955] stellt diese Methode ein empirisches Verfahren dar, das an den Erfahrungen und Erkenntnissen von Personen ansetzt, die als Praktiker ständig mit der Fluchtkriminalität befasst sind.[956] Diese Erfahrungen und Erkenntnisse sind durch die Praxis mit der „Tätigen Reue“ nach § 142 Abs. 4 StGB derart erprobt, dass sie für das Untersuchungsziel als kompetent und zutreffend angesehen werden können.[957] Die zur Untersuchung ausgewählten Teile lassen daher Rückschlüsse auf die Gesamtpopulation zu, auf die sich die Gültigkeit der Aussagen erstreckt, so dass die repräsentative Auswahl gewissermaßen als verkleinertes Abbild aller entsprechenden Fälle gilt.[958]

---

[954] Aufschlussreich *Eisenberg*, Kriminologie, § 13 Rdnr. 2; *Lamnek,* Qualitative Sozialforschung Bd. 1, S. 3.

[955] Siehe *Göppinger,* Kriminologie, S. 67; *Kaiser/Schöch,* Kriminologie, S. 23.

[956] Wegweisend *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 15/16; *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 55.

[957] Näher *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht, S. 16; *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 55.

[958] Ausführlich *Eisenberg,* Kriminologie, § 13 Rdnr. 9; *Göppinger,* Kriminologie, S. 62/63.

I. Durchführung der Befragung

Ein verkleinertes Abbild wurde dadurch geschaffen, dass die Befragung ausschließlich im Oberlandesgerichtsbezirk München durchgeführt wurde. Untersuchungseinheiten waren sämtliche Amtsrichter, Staats- und Amtsanwälte dieses Bezirks.[959] So wurden Mitte Januar 2002 die dem Oberlandesgerichtsbezirk München zugehörigen 37 Amtsgerichte sowie 10 Staatsanwaltschaften[960] angeschrieben mit der Bitte, die beiliegenden Fragebögen bis zum 30. April 2002 beantwortet zurück zusenden. Die Befragung wurde mittels eines standardisierten Fragebogens durchgeführt, dem jeweils ein Anschreiben beigefügt war, das die Ziele der Umfrage im Einzelnen erläuterte, sowie ein Begleitschreiben des zuständigen Generalstaatsanwalts.

Bei der Abfassung der Fragen wurde insbesondere auf eine allgemeinverständliche Sprache sowie auf inhaltlich klare und neutrale Formulierungen geachtet.[961] Die Befragten konnten mittels der „geschlossenen" Frageform sowohl auf eine Auswahl von Antwortmöglichkeiten zurückgreifen als auch in eingeschränktem Maß jeweils eigene Lösungen und Meinungen mitteilen.[962] Den befragten Richtern, Staats- und Amtsanwälten stand es frei, Angaben zur Person zu machen. Die Richter erhielten die Fragebögen über die Präsidenten bzw. Direktoren der Amtsgerichte, die Staats- und Amtsanwälte über den Leitenden Oberstaatsanwalt des Landgerichtsbezirks. Die Rücksendung der Fragebögen erfolgte mittels beiliegenden Freiumschlags.

II. Bilanz der Rücklaufquote

Von den angeschriebenen zehn Staatsanwaltschaften des Oberlandesgerichtsbezirks München sandten insgesamt neun Staatsanwaltschaften beantwortete Fragebögen zurück, und zwar im Einzelnen: die Staatsanwaltschaften Augsburg, Deggendorf, Ingolstadt, Landshut, Memmingen, Passau, München I, München II und Traunstein. Prozentual liegt die Rücklaufquote folglich bei 90 % und ist damit erfreulich hoch.

Auch bei den angeschriebenen 37 Amtsgerichten des Oberlandesgerichtsbezirks München bestand eine hohe Bereitschaft zur Beantwortung und Rücksendung der Fragebögen, sandten doch insgesamt 27 Amtsgerichte beantwortete Fragebögen zurück, und zwar im Einzelnen die Amtsgerichte Aichach, Altötting,

---

[959] Wiederum *Eisenberg*, Kriminologie, § 13 Rdnr. 3.

[960] Vgl. dazu Handbuch der Justiz 2000, S. 75.

[961] Überzeugend *Eisenberg*, Kriminologie, § 13 Rdnr. 17.

[962] Bei der „geschlossenen" Frageform ist die Antwortmöglichkeiten auf zwei Alternativen (ja/nein) oder aber einige wenige, in der Frage vorgegebene Antwortmöglichkeiten festgelegt. Ausführlich zur Fragetechnik *Eisenberg*, Kriminologie, § 28 Rdnr. 13 ff.

Augsburg, Belling, Dachau, Eggenfelden, Freising, Freyung, Fürstenfeldbruck, Garmisch-Partenkirchen, Günzburg, Ingolstadt, Kaufbeuren, Kempten, Landau, Memmingen, Miesbach, München, Neuburg, Nördlingen, Passau, Pfaffenhofen, Traunstein, Rosenheim, Starnberg, Viechtach, Wolfratshausen. Die prozentuale Rücklaufquote liegt daher hier bei 72,97 %.

III. Repräsentativität

Bei Betrachtung der vorgenannten Zahlen wird deutlich, wie überraschend positiv die Resonanz der Befragung ausfiel. Ausschlaggebend für die große Teilnahmebereitschaft war zum einen das Begleitschreiben des Generalstaatsanwalts, zum anderen die Gestaltung der Fragebögen. Diese konnten überwiegend mittels des „Ankreuzverfahrens“ beantwortet werden, eigene Stellungnahmen waren wünschenswert, aber nicht zwingend gefordert, wodurch die Beantwortung des Fragebogens wesentlich erleichtert wurde. Die ausgefüllten Fragebogen waren ausnahmslos vollständig verwertbar. In vielen Fällen nutzten die Teilnehmer den auf der letzten Seite vorgesehenen Platz zu ausführlichen Kommentaren und/oder guten Wünschen für das Vorhaben. Die Auswertung der Ergebnisse wurde mittels statistischer Datenanalyse vorgenommen.

Im Ergebnis ist somit festzuhalten, dass die hohe Rücklaufquote der zurückgesandten Fragebögen eine hinreichend abgesicherte wissenschaftliche Beurteilung derart ermöglicht, dass die Untersuchungsergebnisse einen Anspruch auf Repräsentativität erheben können.

C. Statistische Methode der Datenauswertung

Mit Hilfe der Statistik[963] war es erforderlich, die Ergebnisse der Befragung auszuwerten. Dies geschah wie folgt: Jeder zurückgesandte Fragebogen wurde anhand einer Strichliste und einer selbstgefertigten Tabelle insoweit ausgewertet, als die Antwort eines Richters, Staatsanwalts oder Amtsanwalts als „Strich“ berücksichtigt wurde.[964] Die Anzahl der Antworten einer Frage bzw. Teilfrage wurden unter „Insgesamt“ aufgeführt, so dass die „Insgesamt“-Zahl 100 % entspricht. Also

---

[963] Dabei umfasst Statistik Grundlagen und Anwendungen der Modelle und Methoden zur Darstellung, Umformulierung und Analyse von numerischen bzw. klassifikatorisch-typologischen Informationen über Gegenstände (Daten) als Träger verschiedener Merkmale (Variablen) vgl. *Eisenberg,* Kriminologie, § 13 Rdnr. 26 ff.; *Göppinger,* Kriminologie, S. 63; *Kaiser,* Kriminologie, S. 48/49; *Schneider,* Kriminologie, S. 191.

[964] Gerade bei kleineren Untersuchungen mit geringen Fallzahlen sollte die herkömmliche Aufbereitung über Strichlinien und selbstgefertigten Tabellen erfolgen, vgl. *Kaiser/Schöch,* Kriminologie, S. 46.

errechnet sich die Gesamtsumme anhand der Antworten. Konnte der Befragte mehrere Antworten erteilen, weil mehrere „Ankreuzmöglichkeiten“ bestanden, erhöhte sich zwangsläufig die Anzahl der Antworten. So entspricht die „Insgesamt“-Zahl nicht immer der Anzahl der Antwortenden, sondern der Zahl der Antworten.

I. Befragung der Gerichte

1. *Frage 1: Anwendung des Strafaufhebungs- bzw. -milderungsgrundes der „Tätigen Reue“*

Frage 1 a): In wie vielen Fällen konnten Sie den Strafaufhebungs- bzw. -milderungsgrund der „Tätigen Reue“ seit Einführung im Jahre 1998 anwenden?	Absolut	%
Kein Fall	35	81,40
1-5 Fälle	5	11,64
> 5 Fälle	1	2,32
> 10 Fälle	1	2,32
> 20 Fälle	0	2,32
Keine Anwendung der „Tätigen Reue“ möglich	1	2,32
Insgesamt	**43**	**100,0**

Frage 1 b): In wie vielen Fällen konnten Sie den Strafaufhebungs- bzw. -milderungsgrund der „Tätigen Reue“ im Jahre 2000 anwenden?	Absolut	%
Kein Fall	36	83,72
1-5 Fälle	5	11,64
> 5 Fälle	0	0
> 10 Fälle	0	0
> 20 Fälle	0	0
Keine Anwendung der „Tätigen Reue“ möglich	2	4,64
Insgesamt	**43**	**100,0**

Bei den vorliegenden Fragen antworteten 43 Richter. Folglich beträgt die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 43. Widmet man sich nun der statistischen Auswertung der beiden Teilfragen, so ist eindeutig zu erkennen, dass über 80 % der befragten Richter weder nach Einfügung im Jahre 1998 noch im Jahre 2000 die „Tätige Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB anwandten. Lediglich sieben der 43 befragten Richter konnten die „Tätige Reue“ seit Einfügung im Jahre 1998 anwenden sowie fünf im Jahre 2000.

Auffällig ist, dass sogar im Jahr 2000, d.h. zwei Jahre nach Einfügung der „Tätigen Reue“, keine Erhöhung der Anwendungen ersichtlich ist. Im Gegenteil die „Tätige Reue“ kam sogar weniger zum Einsatz. Insbesondere bei Betrachtung der Fallzahlen ist auffällig, dass unmittelbar nach Einfügung der „Tätigen Reue“ im Jahre 1998 die Fallzahlen deutlich höher sind als im Jahre 2000. So kam es im Jahr

2000 bei den Fallzahlen „1-5 Fällen“ 5 Mal zur Anwendung. Im Jahre 1998 wurde die „Tätige Reue“ in „1-5 Fällen“ 5 Mal, in „> 5 Fälle“ und in „> 10 Fälle“ nur einmal angewandt.

2. *Frage 2: Strafaufhebungs- oder Strafmilderungsgrund*

Frage 2 a): Sofern es zur Anwendung der „Tätigen Reue“ kam, wurde von Strafe abgesehen?	Absolut	%
Kein Fall	5	62,5
1 Fall	2	25,0
1-5 Fälle	1	12,5
> 5 Fälle	0	0
> 10 Fälle	0	0
> 20 Fälle	0	0
Insgesamt	**8**	**100,0**

Frage 2 b): Sofern es zur Anwendung der „Tätigen Reue“ kam, wurde die Strafe gemildert?	Absolut	%
Kein Fall	3	37,5
1 Fall	3	37,5
1-5 Fälle	2	25,0
> 5 Fälle	0	0
> 10 Fälle	0	0
> 20 Fälle	0	0
Insgesamt	**8**	**100,0**

Bei den vorliegenden Fragen antworteten fünf Richter. Von diesen wurden mehrere Antworten in den beiden Teilfragen erteilt, insgesamt acht. Demzufolge entspricht die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl acht. Die „Tätige Reue“ wurde überwiegend als Strafmilderungsgrund angewandt. Prozentual führte die Vorschrift in 62,5 % der Fälle zur Strafmilderung und in 37,5 % zur Strafaufhebung. Es liegt also ein deutliches Missverhältnis vor. Auch die Fallzahlen zeigen, dass mehr auf die Möglichkeit der Strafmilderung zugegriffen wurde, lediglich in 2 Fällen hat man von Strafe abgesehen und in „1-5 Fälle“ nur einmal.

3. Frage 3: Gründe für die Nichtanwendung der „Tätigen Reue“

Frage 3 a): Sofern der Strafaufhebungs- bzw. milderungsgrund der „Tätigen Reue“ nicht angewandt werden konnte, beruhte dies auf dem Vorliegen eines Personenschadens?	Absolut	%
Kein Fall	38	90,48
1 Fall	0	0
1-5 Fälle	1	2,38
> 5 Fälle	1	2,38
> 10 Fälle	2	4,76
> 20 Fälle	0	0
Insgesamt	**42**	**100,0**

Diese Frage beantworteten 25 Richter. Von diesen wurden aufgrund der verschiedenen Antwortmöglichkeiten zum Teil mehrere Antworten erteilt, insgesamt 42. Dementsprechend entspricht die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 42. Anhand der Auswertung der Tabelle ist deutlich zu erkennen, dass nur in 9,52 % der Fälle die Befragten die „Tätige Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB deshalb nicht anwenden konnten, weil ein Personenschaden und nicht nur ein Sachschaden vorlag. Somit scheitert die Anwendung der Vorschrift in den wenigsten Fällen, weil neben dem Sachschaden ein Personenschaden vorlag.

Frage 3 b): Sofern der Strafaufhebungs- bzw. milderungsgrund der „Tätigen Reue“ nicht angewandt werden konnte, beruhte dies auf der Höhe des Sachschadens?	Absolut	%
Kein Fall	17	40,47
1 Fall	14	33,33
1-5 Fälle	4	9,53
> 5 Fälle	1	2,38
> 10 Fälle	6	14,29
> 20 Fälle	0	0
Insgesamt	**42**	**100,0**

Von den Antwortenden konnten 59,53 % die „Tätige Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB nicht anwenden, weil kein unbeutender Sachschaden vorlag.[965]

[965] Vgl. 2. Kapitel, 2. Abschnitt, A., I. 1.

Frage 3 c): Sofern der Strafaufhebungs- bzw. milderungsgrund der „Tätigen Reue“ nicht angewandt werden konnte, beruhte dies darauf, dass der Unfall nicht außerhalb des fließenden Verkehrs stattfand?	Absolut	%
Kein Fall	10	23,81
1 Fall	18	42,86
1-5 Fälle	7	16,67
> 5 Fälle	2	4,76
> 10 Fälle	3	7,14
> 20 Fälle	2	4,76
Insgesamt	**42**	**100,0**

In 76,19 % der Verkehrsunfallfluchtfälle konnten die befragten Richter die „Tätige Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB deshalb nicht anwenden, weil sich der Unfall nicht außerhalb des fließenden Verkehrs ereignete.

Frage 3 d): Sofern der Strafaufhebungs- bzw. milderungsgrund der „Tätigen Reue“ nicht angewandt werden konnte, beruhte dies auf einer Überschreitung der Frist von 24 Stunden zur nachträglichen Ermöglichung der Feststellungen i.S.d. § 142 Abs. 3 S. 1 StGB?	Absolut	%
Kein Fall	32	76,20
1 Fall	2	4,76
1-5 Fälle	6	14,28
> 5 Fälle	0	0
> 10 Fälle	1	2,38
> 20 Fälle	1	2,38
Insgesamt	**42**	**100,0**

Aufgrund einer Fristüberschreitung konnte die „Tätige Reue“ von 21,42 % der Antwortenden nicht angewandt werden.

Eine Auswertung der Fallzahlen der Fragen 3 b) – d) lässt erkennen, warum die Vorschrift überwiegend nicht zum Einsatz kam: Aufgrund des Merkmals „außerhalb des fließenden Verkehrs“ wurde in 76,19 % der Fälle von der „Tätigen Reue“ kein Gebrauch gemacht. Die Höhe des Sachschadens führte in 59,53 % der Fälle zur Nicht-Anwendung der Vorschrift. Im Vergleich zu den vorgenannten Zahlen kam es in relativ geringen Fällen, nämlich in 21,42 %, aufgrund einer Fristüberschreitung dazu, dass der Täter nicht in den Genuss der „Tätigen Reue“ kam.
Diese Auswertung lässt den Schluss zu, dass der Einsatz der „Tätigen Reue“ oft aufgrund der stark begrenzten Anwendungsbereiche der Voraussetzungen „außerhalb des fließenden Verkehrs“ und „unbedeutender Sachschaden“ scheiterte.

4. *Frage 4: Nachträgliche Ermöglichung der Feststellungen gemäß § 142 Abs. 3 StGB*

Frage 4: Scheiterte die Anwendung der „Tätigen Reue“, weil der Unfallbeteiligte seiner Verpflichtung zur nachträglichen Ermöglichung seiner Feststellungen (gemäß § 142 Abs. 3 StGB) betreffend seiner Person, d.h. Personalien, Fahrzeug, amtliches Kennzeichen nicht in der vorgeschriebenen Weise nachgekommen ist?	Absolut	%
Kein Fall	27	90,0
1 Fall	2	6,67
1-5 Fälle	1	3,33
> 5 Fälle	0	0
> 10 Fälle	0	0
> 20 Fälle	0	0
Insgesamt	**30**	**100,0**

Diese Frage beantworteten 27 Richter. Die Befragten konnten angegeben aufgrund welcher nicht erfüllten Voraussetzung bzw. Voraussetzungen die Anwendung scheiterte. Von diesen wurden aufgrund der verschiedenen Antwortmöglichkeiten zum Teil mehrere Antworten erteilt, insgesamt 30. Die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl entspricht 30. Nach dem Ergebnis zu schließen, scheiterte die Anwendung fast nie daran, dass der Unfallbeteiligte seiner Verpflichtung zur nachträglichen Ermöglichung seiner Feststellungen (gem. § 142 Abs. 3 StGB) nicht in der vorgeschriebenen Weise nachgekommen ist. Nur in 10 % aller Fälle kam die „Tätige Reue“ deswegen nicht zum Einsatz.

5. *Frage 5: Einräumung der Deliktsbegehung gegenüber einer Ermittlungsperson*

Frage 5: Konnte der persönliche Strafaufhebungs- bzw. -milderungsgrund der „Tätigen Reue“ deshalb nicht angewandt werden, weil der Täter seine Beteiligung an dem Verkehrsunfall zwar innerhalb von 24 Stunden, jedoch gegenüber einer Ermittlungsperson einräumte, die bereits zuvor an den Täter herangetreten war?	Absolut	%
Kein Fall	16	59,26
1 Fall	1	3,70
1-5 Fälle	6	22,23
> 5 Fälle	2	7,41
> 10 Fälle	1	3,70
> 20 Fälle	1	3,70
Insgesamt	**27**	**100,0**

Diese Frage wurde von 27 Richtern beantwortet. Folglich entspricht die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 27. In 40,74 % der Verkehrsunfallfluchtfälle konnte die „Tätige Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB deshalb nicht angewandt werden, weil der Täter seine Beteiligung an dem Verkehrsunfall zwar innerhalb

von 24 Stunden, jedoch gegenüber einer Ermittlungsperson einräumte, die bereits zuvor an den Täter herangetreten war.

6. Frage 6: Anwendungsbereich der „Tätigen Reue“

Frage 6: Befürworten Sie eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“?	Absolut	%
Ja	27	67,5
Nein	13	32,5
Insgesamt	**40**	**100,0**

Diese Frage wurde von 40 Richtern beantwortet. Dementsprechend ergibt die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 40. Auffallend ist, dass 67,50 % der befragten Richter die Ausdehnung des Anwendungsbereichs der „Tätigen Reue“ befürworten.

Frage 6 a): Befürworten Sie eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ hinsichtlich Personenschäden?	Absolut	%
Ja	1	5,56
Nein	17	94,44
Insgesamt	**18**	**100,0**

Diese Frage wurde von 18 Richtern beantwortet. Deshalb entspricht die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 18. Hiervon sprachen sich 94,4 % gegen eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ hinsichtlich Personenschäden aus.

Frage 6 b): Befürworten Sie eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ hinsichtlich der Höhe des Sachschadens?	Absolut	%
Ja	10	76,93
Nein	3	23,07
Insgesamt	**13**	**100,0**

Diese Frage wurde von 13 Richtern beantwortet. Also beträgt die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 13. Von diesen befürworten 76,93 % eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ hinsichtlich der Höhe des Sachschadens. Zu dieser Frage konnten die Befragten eigenständig angeben, welche Schadenshöhe von ihnen befürwortet wird. Im Ergebnis ist eine Ausdehnung der jetzigen Schadenshöhe auf eine solche von 2045.16 Euro (4000 DM) bis hin zu einer unbegrenzten Sachschadenshöhe vorgeschlagen worden.

Frage 6 c): Befürworten Sie eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ auf Unfälle innerhalb des fließenden Verkehrs?	Absolut	%
Ja	7	58,33
Nein	5	41,67
Insgesamt	12	100,0

Diese Frage wurde von 12 Richtern beantwortet. Folgerichtig ist die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 12. Davon sprachen sich 58,33 % für eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches auf Unfälle innerhalb des fließenden Verkehrs aus.

Frage 6 d): Befürworten Sie eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ hinsichtlich der Frist von 24 Stunden zur nachträglichen Meldung?	Absolut	%
Ja	2	14,29
Nein	12	85,71
Insgesamt	14	100,0

Diese Frage wurde von 14 Richtern beantwortet. Demgemäß beträgt die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 14. Für den Fall, dass eine Ausdehnung bejaht wurde, gab es für die Antwortenden die Möglichkeit der Angabe einer Frist. Es sprachen sich 85,71 % gegen eine Ausdehnung der Frist von 24 Stunden zur nachträglichen Meldung und 14,29 % dafür. Soweit eine Ausdehnung befürwortet wurde, begrenzte man die Frist auf maximal 72 Stunden.

7. *Frage 7: Flucht wegen Alkoholisierung*

Frage 7: Hat sich der Unfallflüchtige deshalb unerlaubt entfernt, weil er um seine Alkoholisierung wusste, ehe er nachträgliche Feststellungen (gemäß § 142 Abs. 4 StGB) ermöglichen konnte?	Absolut	%
Kein Fall	9	42,84
1 Fall	3	14,28
1-5 Fälle	5	23,8
> 5 Fälle	1	4,76
> 10 Fälle	2	9,52
> 20 Fälle	1	4,76
Insgesamt	**21**	**100,0**

Diese Frage wurde von 21 Richtern beantwortet. Folglich ergibt die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 21. Davon erklärten 57,14 %, dass sich der Unfallflüchtige deshalb unerlaubt entfernte, weil er um seine Alkoholisierung wusste, wobei er die Absicht hatte, nachträglich Feststellungen zu ermöglichen, nachdem die Alkoholisierung nicht mehr feststellbar ist. Dies bestätigt, dass bereits skizzierte Dilemma des alkoholisierten Täters: Durch die Erfüllung der Pflichten aus

§ 142 StGB schafft er selbst die Voraussetzungen für strafrechtliche Sanktionen gegen sich.[966] Gerade die Fallzahlen (3 x 1 Fall, 5 x 1-5 Fälle, 1 > 5 Fälle, 2 > 10 Fälle, 1 > 20) zeigen, dass Alkohol während des Unfallzeitpunkts eine erhebliche Rolle spielt, um sich vom Unfallort zu entfernen, ohne die Pflichten des § 142 StGB zu erfüllen.

8. Frage 8: Primitiver Fluchtimpuls

Frage 8: Ist die Unfallflucht mit dem Durchschlagen eines „primitiven Fluchtimpulses“ zu erklären, ehe der Unfallflüchtige sich zur Rückkehr entschloss?	Absolut	%
Kein Fall	10	40,0
1 Fall	3	12,0
1-5 Fälle	9	36,0
> 5 Fälle	2	8,0
> 10 Fälle	0	0
> 20 Fälle	1	4,0
Insgesamt	**25**	**100,0**

Diese Frage beantworteten 25 Richter. Also ergibt die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 25. Von diesen sprachen sich 60,0 % für die Möglichkeit aus, dass sich wegen des Durchschlagens eines „primitiven Fluchtimpulses“ der Unfallflüchtige unerlaubt entfernte, während nur 40,0 % dies ablehnten.

9. Frage 9: Zweckmäßigkeit der „Tätigen Reue“

Frage 9: Wie beurteilen Sie die Zweckmäßigkeit der „Tätigen Reue“ in ihrer jetzigen Ausgestaltung?	Absolut	%
Positiv	9	26,47
Negativ	25	73,53
Insgesamt	**34**	**100,0**

Diese Frage wurde von 34 Richtern beantwortet. Dementsprechend entspricht die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 34. Hiervon beurteilten 73,53 % die Zweckmäßigkeit der „Tätigen Reue“ negativ, da diese meist nicht zur Anwendung kommt.

---

966 Vgl. 1. Kapitel, 3. Abschnitt

II. Befragung der Staatsanwaltschaften

1. *Frage 1: Anwendung des Strafaufhebungs- bzw. -milderungsgrund der „Tätigen Reue“*

Frage 1 a): In wie vielen Fällen konnten Sie den Strafaufhebungs- bzw. milderungsgrund der „Tätigen Reue“ seit Einführung im Jahre 1998 anwenden?	Absolut	%
Kein Fall	44	70,97
1-5 Fälle	4	6,45
> 5 Fälle	1	1,61
> 10 Fälle	1	1,61
> 20 Fälle	2	3,23
Keine Anwendung der „Tätigen Reue“ möglich	10	16,13
Insgesamt	**62**	**100,0**

Frage 1 b): In wie vielen Fällen konnten Sie den Strafaufhebungs- bzw. -milderungsgrund der „Tätigen Reue“ im Jahre 2000 anwenden?	Absolut	%
Kein Fall	48	77,42
1-5 Fälle	3	4,84
> 5 Fälle	1	1,61
> 10 Fälle	2	3,23
> 20 Fälle	3	4,84
Keine Anwendung der „Tätigen Reue“ möglich	5	8,06
Insgesamt	**62**	**100,0**

Bei den vorliegenden Fragen antworteten 62 Staatsanwälte. Folglich ergibt die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 62. Betrachtet man nun die statistischen Auswertung der beiden Teilfragen, ist eindeutig zu erkennen, dass über 70 % der befragten Staatsanwälte weder nach Einführung im Jahre 1998 noch im Jahre 2000 die „Tätige Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB anwandten. Lediglich acht der 62 befragten Staatsanwälte konnten die „Tätige Reue“ seit Einführung im Jahre 1998 anwenden sowie neun im Jahre 2000.

2. *Frage 2: Strafaufhebungs- oder Strafmilderungsgrund*

Frage 2 a): Sofern es zur Anwendung der „Tätigen Reue“ kam, wurde von Strafe abgesehen?	Absolut	%
Kein Fall	10	58,82
1 Fall	2	11,77
1-5 Fälle	2	11,77
> 5 Fälle	1	5,88
> 10 Fälle	1	5,88
> 20 Fälle	1	5,88
Insgesamt	**17**	**100,0**

Frage 2 b): Sofern es zur Anwendung der „Tätigen Reue“ kam, wurde die Strafe gemildert?	Absolut	%
Kein Fall	7	41,18
1 Fall	1	5,88
1-5 Fälle	6	35,29
> 5 Fälle	0	0
> 10 Fälle	2	11,77
> 20 Fälle	1	5,88
Insgesamt	**17**	**100,0**

Bei den vorliegenden Fragen antworteten 13 Staatsanwälte. Von diesen wurden aufgrund der verschiedenen Antwortmöglichkeiten zum Teil mehrere Antworten in den beiden Teilfragen erteilt, insgesamt 17. Demzufolge entspricht die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 17. Signifikant an diesem Ergebnis ist, dass die „Tätige Reue“ in 41,18 % der Fälle als Strafaufhebungsgrund, in 58,82 % der Fälle als Strafmilderungsgrund angewandt wurde. Dementsprechend ist die „Tätige Reue“ als Strafmilderungsgrund überwiegend angewandt worden. Dieses Ergebnis wurde auch bei der Befragung der Richter erzielt.

3. Frage 3: Gründe für die Nichtanwendung der „Tätigen Reue“

Frage 3 a): Sofern der Strafaufhebungs- bzw. -milderungsgrund der „Tätigen Reue“ nicht angewandt werden konnte, beruhte dies auf dem Vorliegen eines Personenschadens?	Absolut	%
Kein Fall	59	93,64
1 Fall	1	1,59
1-5 Fälle	1	1,59
> 5 Fälle	1	1,59
> 10 Fälle	0	0
> 20 Fälle	1	1,59
Insgesamt	**63**	**100,0**

Diese Frage wurde von 27 Staatsanwälten beantwortet. Von diesen wurden aufgrund der verschiedenen Antwortmöglichkeiten zum Teil mehrere Antworten erteilt, insgesamt 63. Dementsprechend beträgt die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 63. Anhand der Tabelle ist deutlich zu erkennen, dass die Befragten in 6,36 % die „Tätige Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB nicht deshalb heranziehen konnten, weil ein Personenschaden und nicht nur ein Sachschaden vorlag. Wie auch bei der Befragung der Richter scheiterte die Anwendung der Vorschrift in den wenigsten Fällen deswegen, weil neben dem Sachschaden ein Personenschaden vorlag.

Frage 3 b): Sofern der Strafaufhebungs- bzw. -milderungsgrund der „Tätigen Reue“ nicht angewandt werden konnte, beruhte dies auf der Höhe des Sachschadens?	Absolut	%
Kein Fall	25	39,68
1 Fall	24	38,10
1-5 Fälle	6	9,52
> 5 Fälle	4	6,35
> 10 Fälle	4	6,35
> 20 Fälle	0	0
Insgesamt	**63**	**100,0**

Von den 27 antwortenden Staatsanwälten konnten 60,32 % die „Tätige Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB nicht anwenden, weil kein unbedeutender Sachschaden vorlag.[967]

Frage 3 c): Sofern der Strafaufhebungs- bzw. -milderungsgrund der „Tätigen Reue“ nicht angewandt werden konnte, beruhte dies darauf dass der Unfall nicht außerhalb des fließenden Verkehrs stattfand?	Absolut	%
Kein Fall	25	15,75
1 Fall	15	9,45
1-5 Fälle	4	6,35
> 5 Fälle	10	15,87
> 10 Fälle	7	11,11
> 20 Fälle	2	3,18
Insgesamt	**63**	**100,0**

In 84,25 % der Fälle konnten die Antwortenden die „Tätige Reue“ deshalb nicht anwenden, weil sich der Unfall nicht außerhalb des fließenden Verkehrs ereignete.

Frage 3 d): Sofern der Strafaufhebungs- bzw. -milderungsgrund der „Tätigen Reue“ nicht angewandt werden konnte, beruhte dies auf einer Überschreitung der Frist von 24 Stunden zur nachträglichen Ermöglichung der Feststellungen i.S.d. § 142 Abs. 3 S. 1 StGB?	Absolut	%
Kein Fall	49	77,77
1 Fall	2	3,18
1-5 Fälle	3	4,75
> 5 Fälle	5	7,94
> 10 Fälle	2	3,18
> 20 Fälle	2	3,18
Insgesamt	**63**	**100,0**

Aufgrund einer Fristüberschreitung konnte die „Tätige Reue“ von 33,33 % der Antwortenden nicht angewandt werden.

[967] Vgl. 2. Kapitel, 2. Abschnitt, A., I. 1.

Die Antworten zu den Fragen 3 b) – d) lassen erkennen, warum die Vorschrift überwiegend nicht eingesetzt werden konnte: Aufgrund des Merkmals „außerhalb des fließenden Verkehrs" wurde in 84,25 % der Fälle von der „Tätigen Reue" kein Gebrauch gemacht. Die Höhe des Sachschadens führte in 60,32 % der Fälle zur Nicht-Anwendung der Vorschrift. Im Vergleich zu den vorgenannten Zahlen kam es in relativ geringen Fällen, nämlich in 33,33 % aufgrund einer Fristüberschreitung dazu, dass der Täter nicht in den Genuss der „Tätigen Reue" kam. Ein ähnliches Ergebnis wurde auch bei der Richterbefragung erzielt.

Auch diese Auswertung bestätigt, dass der Einsatz der „Tätigen Reue" oft aufgrund der stark begrenzten Anwendungsbereiche der Voraussetzungen „außerhalb des fließenden Verkehrs" und „unbedeutender Sachschaden" scheitert.

4. *Frage 4: Nachträgliche Ermöglichung der Feststellungen nach § 142 Abs. 3 StGB*

Frage 4: Scheiterte die Anwendung der „Tätigen Reue", weil der Unfallbeteiligte seiner Verpflichtung zur nachträglichen Ermöglichung seiner Feststellungen (gemäß § 142 Abs. 3 StGB) betreffend seiner Person, d.h. Personalien, Fahrzeug, amtliches Kennzeichen, nicht in der vorgeschriebenen Weise nachgekommen ist?	Absolut	%
Kein Fall	3	33,33
1 Fall	0	0
1-5 Fälle	2	22,22
> 5 Fälle	2	22,22
> 10 Fälle	2	22,22
> 20 Fälle	0	0
Insgesamt	**9**	**100,0**

Diese Frage beantworteten sieben Staatsanwälte. Die Befragten konnten angegeben aufgrund welcher nicht erfüllten Voraussetzung bzw. Voraussetzungen die Anwendung scheiterte. Von diesen wurden aufgrund der verschiedenen Antwortmöglichkeiten zum Teil mehrere Antworten gegeben, insgesamt neun. Daher ergibt die 100 % wiedergebende „Insgesamt"-Zahl neun. Die Zahlen belegen, dass in 66,66 % der Fälle eine Anwendung der „Tätigen Reue" scheiterte, weil der Unfallbeteiligte seiner Verpflichtung zur nachträglichen Ermöglichung seiner Feststellungen (gemäß § 142 Abs. 3 StGB) betreffend seiner Person, d.h. Personalien, Fahrzeug, amtliches Kennzeichen nicht in der vorgeschriebenen Weise nachgekommen ist.

Dieses Ergebnis ist kontrovers zu dem Ergebnis bei der Richterbefragung, dort scheiterte die Anwendung fast nie daran, dass der Unfallbeteiligte seiner Verpflichtung zur nachträglichen Ermöglichung seiner Feststellungen (gemäß § 142 Abs. 3 StGB) nicht in der vorgeschriebenen Weise nachgekommen ist.

5. *Frage 5: Einräumung der Deliktsbegehung gegenüber einer Ermittlungsperson*

Frage 5: Konnte der persönliche Strafaufhebungs- bzw. -milderungsgrund der „Tätigen Reue“ deshalb nicht angewandt werden, weil der Täter seine Beteiligung an dem Verkehrsunfall zwar innerhalb von 24 Stunden, jedoch gegenüber einer Ermittlungsperson einräumte, die bereits zuvor an den Täter herangetreten war?	Absolut	%
Kein Fall	13	59,09
1 Fall	2	9,09
1-5 Fälle	2	9,09
> 5 Fälle	3	13,63
> 10 Fälle	1	4,55
> 20 Fälle	1	4,55
Insgesamt	**22**	**100,0**

Diese Frage wurde von 22 Staatsanwälten beantwortet. Demzufolge entspricht die 100 % wiedergebende „Insgesamt“-Zahl 22. In 40,91 % der Verkehrsunfallfluchtfällen konnte die „Tätigen Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB deshalb nicht angewandt werden, weil der Täter seine Beteiligung an dem Verkehrsunfall zwar innerhalb von 24 Stunden, jedoch gegenüber einer Ermittlungsperson einräumte, die bereits zuvor an den Täter herangetreten war. Dieses Ergebnis entspricht exakt dem bei der Richterbefragung erzielten.

6. *Frage 6: Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“*

Frage 6: Befürworten Sie eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“?	Absolut	%
Ja	18	60
Nein	12	40
Insgesamt	**30**	**100,0**

Diese Frage wurde von 30 Staatsanwälten beantwortet. Auffallend ist, dass wie bei der Richterbefragung auch hier die Antwortenden eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs der „Tätigen Reue“ mit 60 % befürworten.

Frage 6 a): Befürworten Sie eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ hinsichtlich Personenschäden?	Absolut	%
Ja	5	33,33
Nein	10	66,67
Insgesamt	**15**	**100,0**

Diese Frage wurde von 15 Staatsanwälten beantwortet. Wie auch bei der Richterbefragung sprach sich die Mehrheit der Antwortenden mit 66,67 % gegen eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ hinsichtlich Personenschäden aus.

Frage 6 b): Befürworten Sie eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ hinsichtlich der Höhe des Sachschadens?	Absolut	%
Ja	11	68,75
Nein	5	31,25
Insgesamt	**16**	**100,0**

Diese Frage wurde von 16 Staatsanwälten beantwortet. Bezeichnend ist, dass wie bei der Richterbefragung 68,75 % der Antwortenden eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ hinsichtlich der Höhe des Sachschadens befürworten. Zur dieser Frage konnte die Befragten eigenständig angeben, welche Schadenshöhe von ihnen befürwortet wird. Im Ergebnis ist eine Ausdehnung der jetzigen Schadenshöhe von 5000 Euro (9779,15 DM) bis hin zu einer unbegrenzten Sachschadenshöhe vorgeschlagen worden.

Frage 6 c): Befürworten Sie eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ auf Unfälle innerhalb des fließenden Verkehrs?	Absolut	%
Ja	11	78,57
Nein	3	21,43
Insgesamt	**14**	**100,0**

Diese Frage wurde von 14 Staatsanwälten beantwortet. Von diesen sprach sich wie bei der Richterbefragung die Mehrheit mit 78,57 % für eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches auf Unfälle innerhalb des fließenden Verkehrs aus.

Frage 6 d): Befürworten Sie eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ hinsichtlich der Frist von 24 Stunden zur nachträglichen Meldung?	Absolut	%
Ja	3	20,0
Nein	12	80,0
Insgesamt	**15**	**100,0**

Diese Frage wurde von 15 Staatsanwälten beantwortet. Für den Fall, dass eine Ausdehnung bejaht wurde, gab es für die Antwortenden die Möglichkeit der Angabe einer Frist. Wie auch bei der Richterbefragung sprach sich mit 80,0 % die Mehrheit gegen eine Ausdehnung der Frist von 24 Stunden zur nachträglichen Meldung. Soweit eine Ausdehnung befürwortet wurde, begrenzte man diese auf maximal 72 Stunden.

7. *Frage 7: Flucht wegen Alkoholisierung*

Frage 7: Hat sich der Unfallflüchtige deshalb unerlaubt entfernt, weil er um seine Alkoholisierung wusste, ehe er nachträgliche Feststellungen (gemäß § 142 Abs. 4 StGB) ermöglichen konnte?	Absolut	%
Kein Fall	4	20,0
1 Fall	3	15,0
1-5 Fälle	2	10,0
> 5 Fälle	3	15,0
> 10 Fälle	4	20,0
> 20 Fälle	4	20,0
Insgesamt	**20**	**100,0**

Diese Frage wurde von 20 Staatsanwälten beantwortet. Folglich ergibt die 100 % widerspiegelnde „Insgesamt"-Zahl 20. Entsprechend der Richterbefragung erklärte die Mehrheit mit 80 %, dass sich der Unfallflüchtige deshalb unerlaubt entfernte, weil er um seine Alkoholisierung wusste, wobei er die Absicht hatte, nachträglich Feststellungen zu ermöglichen, d.h. nachdem die Alkoholisierung nicht mehr feststellbar ist. Gerade die Fallzahlen der angegebenen Fälle 3 x 1 Fall, 2 x 1-5 Fälle, 3 > 5 Fälle, 4 > 10 Fälle, 4 > 20 zeigen, dass Alkohol während des Unfallzeitpunkts ein erheblicher Grund ist, um sich vom Unfallort zu entfernen, ohne die Pflichten des § 142 StGB zu erfüllen.

8. *Frage 8: Primitiver Fluchtimpuls*

Frage 8: Ist die Unfallflucht mit dem Durchschlagen eines „primitiven Fluchtimpulses" zu erklären, ehe der Unfallflüchtige sich zur Rückkehr entschloss?	Absolut	%
Kein Fall	5	41,67
1 Fall	1	8,33
1-5 Fälle	2	16,67
> 5 Fälle	1	8,33
> 10 Fälle	2	16,67
> 20 Fälle	1	8,33
Insgesamt	**12**	**100,0**

Diese Frage wurde von 12 Staatsanwälten beantwortet. Wie bei der Richterbefragung sprach sich die Mehrheit mit 58,33 % für die Möglichkeit aus, dass sich wegen des Durchschlagens eines „primitiven Fluchtimpulses" der Unfallflüchtige unerlaubt entfernte, während 41,67 % dies ablehnten.

9. *Frage 9: Zweckmäßigkeit der „Tätigen Reue“*

Frage 9: Wie beurteilen Sie die Zweckmäßigkeit der „Tätigen Reue“ in ihrer jetzigen Ausgestaltung?	Absolut	%
Positiv	4	18,18
Negativ	18	81,82
Insgesamt	**22**	**100,0**

Diese Frage wurde von 22 Staatsanwälten beantwortet. Hiervon beurteilte, wie auch bei der Richterbefragung, die Mehrheit mit 81,82 % die Zweckmäßigkeit der „Tätigen Reue“ abschlägig, da diese meist nicht zur Anwendung kommt.

III. Ergebnis der Untersuchung

Die in der Lehre zum Ausdruck gebrachten oder jedenfalls spürbaren Zweifel an der Praktikabilität und Effizienz der „Tätigen Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB haben sich anhand der vorliegenden Studie eindrucksvoll bestätigt. Beweist doch die eingehende Analyse der Auswertungsergebnisse der Befragung die aufgestellte These, dass in der richterlichen und staatsanwaltlichen Bearbeitungspraxis der Strafaufhebungs- bzw. Strafmilderungsgrund der „Tätigen Reue“ gemäß § 142 Abs. 4 StGB entweder gar nicht oder jedenfalls nur selten angewandt wird. Dieses Ergebnis kommt bereits in der Tabelle zu den Fragen 1a und 1b zum Ausdruck: Konnten doch über 80 % der Richter und 70% der Staatsanwälte die „Tätige Reue“ weder seit Einfügung im Jahre 1998 noch seit „Etablierung der Vorschrift“ etwa ab dem Jahr 2000 einsetzen. Bereits aufgrund dieses Auswertungsergebnisses bestätigt sich der Verdacht, dass die „Tätige Reue“ bisher allenfalls zu einer geringfügigen Senkung der Fluchtdelinquenz im Bereich der Sachschadensunfälle geführt hat.[968]

Bei der Ausgestaltung der tatbestandlichen Voraussetzungen der „Tätigen Reue“ hat der Gesetzgeber insbesondere durch die Einschränkung der Schadenshöhe und des Unfallorts den Anwendungsbereich derart eingeengt, dass sich der Schutzzweck der Vorschrift gar nicht entfalten kann:[969] Zeigen doch die Auswertungen zu der Frage 3b, dass 59,53 % der Richter und 60,32 % der Staatsanwälte die „Tätige Reue“ nicht anwenden konnten, weil kein unbedeutender Sachschaden vorlag. Auch wird die zu starke Einengung des Anwendungsbereichs der „Tätigen Reue“ durch die Frage 3c bestätigt, konnten doch 76,19 % der Richter und 84,25 % der Staatsanwälte die „Tätige Reue“ nicht einsetzen, weil sich der Unfall nicht außerhalb des fließenden Verkehrs ereignete.

---

[968] Eine weitergehende Auseinandersetzung – insbesondere mit den aus dieser Auswertung zu ziehenden Schlüsse – bleiben dem dritten Kapitel vorbehalten.

[969] Hierzu *Park,* DAR 1993, S. 246 (250); *Schulz,* NJW 1998, S. 1440 (1443)

Weiter ist aus den Antworten zu den Fragen 3a und 3d zu schließen, welche Anwendungsvoraussetzungen nicht umzugestalten sind: In der Frage 3a konnte der Befragte angeben wie oft die „Tätige Reue“ nicht angewandt werden konnte, weil ein Personenschaden vorlag. Der Einsatz schlug bei den antwortenden Richtern nur in 9,52 % und bei den Staatsanwälten nur in 6,36 % aus diesem Grund fehl. Dieses Ergebnis korrespondiert mit dem anderer Studien, dass in rund 90 % aller Schadensfälle nur Sachschaden verursacht wird, die so genannten „Parkunfälle“.[970] Nur weil in den meisten Verkehrsunfällen reiner Sachschaden entsteht, kommt es in den wenigsten Fällen dazu, dass aufgrund eines vorliegenden Personenschadens die Anwendung der „Tätigen Reue“ bereits ausscheidet.

Offensichtlich wird auch nicht die Ausdehnung der Frist von 24 Stunden zur nachträglichen Ermöglichung der Feststellungen i.S.d. § 142 Abs. 3 S. 1 StGB als erforderlich angesehen (Frage 3d). So konnten lediglich 21,42 % der Richter und 33,33 % der Staatsanwälte die „Tätige Reue“ aufgrund einer Fristüberscheitung nicht anwenden.

Dieses Ergebnis korrespondiert auch mit den Auswertungen zu den Fragen 6b und 6c. So befürworten die Ausdehnung des Anwendungsbereichs des „unbedeutenden Schaden“ (Frage 6b) 76,93 % der Richter und 68,75 % der Staatsanwälte und die Ausdehnung des Anwendungsbereichs „Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs“ 58,33 % der Richter und 78,75 % der Staatsanwälte. Wohingegen die Antwortenden sich gegen eine Erweiterung des Anwendungsbereichs der „Tätigen Reue“ auf Personenschäden ausgesprochen haben (Frage 6a). Auch wurde es überwiegend abgelehnt die Frist zur nachträglichen Meldung zu verlängern (Frage 6d). Fest steht daher, dass die Voraussetzungen „unbedeutender Schaden“ und „Unfall außerhalb des fließenden Verkehrs“ als reformbedürftig einzustufen sind.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die mit der „Tätigen Reue“ verfolgten Reformziele definitiv nicht erreicht worden sind. Die mangelnde Effizienz wird durch die eigene Untersuchung bestätigt. In der Praxis scheitert die Anwendung oft aufgrund der aufgezeigten zu begrenzten Anwendungsvoraussetzungen. So überrascht es nicht, dass 73,53 % der Richter und über 81,81 % der Staatsanwälte die Zweckmäßigkeit der „Tätigen Reue“ in der jetzigen Ausgestaltung abschlägig beurteilten (Frage 9). Infolgedessen besteht nach wie vor ein unverändertes Bedürfnis, den Tatbestand des unerlaubten Entfernens vom Unfallort grundlegend zu reformieren.

---

[970] So etwa *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht Kap. IX, S. 154 f.; *Janiszewski*, DAR 1994 S. 1 (4); *Böse*, StV 1998, S. 509 (511); *Scholz*, ZRP 1987, S. 7 (8). Dieses Ergebnis wurde Mitte bis Ende der 60er Jahre auch in den Untersuchungen von *Kaiser,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, S. 270 und *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht, S. 42 bestätigt.

3. Abschnitt: Eigener Reformvorschlag

A. Bausteine der Neuregelung

Wichtigstes Ziel einer Neuregelung kann nur sein den Konflikt zwischen einer größtmöglichen Aufklärung einerseits und der Wahrung von Täterinteressen andererseits zu entschärfen.[971] Dies wurde bis heute nicht erreicht, obwohl die Pflichten des Schädigers durch die mehrfache Reform des § 142 StGB immer weiter gesteigert wurden und das Strafbarkeitsrisiko noch nie so groß war wie heute.[972] Aus diesem Grund muss darüber nachgedacht werden, ob vielleicht mehr Geschädigte zu ihrem Recht kämen, wenn man dem Schädiger weniger Pflichten auferlegte und den Strafrechtsschutz nicht vor-, sondern zurück verlagert. Es gilt eine Lösung zu finden, die dem Unfallbeteiligten nur den unbedingt notwendigen Strafschutz gewährt, ihn dabei aber nicht grundlos „besser" stellt als andere Gläubiger und die andererseits dem Täter kein Sonderopfer auferlegt, das ihn überfordert oder von den begrenzten Schutzzweck nicht verlangt wird.[973] Soll eine Lösung gefunden werden, die tatsächlich eine Entkriminalisierung bewirkt und mehr Geschädigte zu ihrem Recht verhilft, muss als *Nebenwirkung* in Kauf genommen werden, dass dem Unfallflüchtigen eine Chance einzuräumen ist, nach Erfüllung seiner gegenüber dem Geschädigten bestehenden Pflichten straffrei davonzukommen.[974] Zu diesem Zweck ist eine umfangreiche Veränderung des § 142 StGB erforderlich.

I. Ersetzung der Wartepflicht durch eine Benachrichtigungspflicht

Aus rechtsvergleichender Sicht stellt sich die Frage, ob die Wartepflicht nicht, wie im österreichischen oder schweizerischen Recht, durch eine *Benachrichtigungspflicht* ersetzt werden sollte. Dies würde zweifelsohne eine optimale Sachverhaltsdarstellung und Wahrheitserforschung durch die Polizei gewährleisten. Gewiss wäre es dem Schädiger wie bisher möglich, sich straflos vom Unfallort zu entfernen, wenn er berechtigte Gründe (wie die Versorgung eigener Verletzungen oder Dritten Hilfe leisten) hat, er muss jedoch die Feststellungen, die für den Geschädigten zur

[971] *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 217.

[972] So etwa *Lackner,* DAR 1972, S. 286 (287 ff.).

[973] Ausdrücklich *Karl,* 41. DVGT 2003, S. 200 (202).

[974] In diesem Sinne *Haag,* AnwBl. 1987, S. 57 (58).

Durchsetzung seiner Ersatzansprüche notwendig sind, unverzüglich nachträglich ermöglichen nach § 142 Abs. 2 StGB.[975]

Kritiker werden nun den Einwand erheben, dass auch bei einem reinen Sachschadenunfall eine Situation entstehen kann, die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet, wie z.B. durch auf der Straße herumliegende Gegenstände. Gäbe es keine gesetzlich verankerte Wartepflicht, so könnte sich leicht der Gedanke einschleichen, man sei auch nicht zur Beseitigung des hervorgerufenen gefährlichen Zustandes verantwortlich.[976] Dieser Einwand greift aber nicht, da bereits im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenrechts, nämlich § 34 Abs. 1 Nr. 2 StVO, einem solchen Fehlverhalten ausreichend durch eine Bußgeldandrohung Rechnung getragen wird.[977]

Gegen die Einfügung einer Benachrichtigungspflicht ist aber einzuwenden, dass es zu einer Verschärfung der gegenwärtigen Rechtslage führen würde und nicht wie erwünscht zu einer „Entkriminalisierung". Insbesondere wird das Recht auf Selbstbegünstigung stärker eingeschränkt als es bisher der Fall ist. Führt doch eine Benachrichtigungspflicht quasi zu einer Meldepflicht des Schädigers.[978] Die kollidierenden Interessen der Unfallbeteiligten, Schädiger und Geschädigter, rechtfertigen aber einen derartigen verfassungsrechtlichen Eingriff nicht. Die Benachrichtigungspflicht, durch die das Selbstbegünstigungsprinzip des Täters verletzt wird, steht wertmäßig zur Erreichung der Sicherung zivilrechtlicher Ersatzansprüche außer Verhältnis. Auch wird durch eine solche Lösung verkannt, dass es nicht Aufgabe der Polizei ist, zum Zwecke der zivilrechtlichen Anspruchssicherung tätig zu werden.

II. Abschaffung der Wartepflicht nach § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB?

Im Anschluss an dieses Ergebnis erscheint auf dem ersten Blick eine umzusetzende Veränderung die Abschaffung der Wartepflicht nach § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB, da die Zeitspanne, die von wenigen Minuten bis zu zwei Stunden reicht, schlicht unbestimmt ist,[979] obwohl sie dem Bestimmtheitsgebot des Art. 103 GG noch genügen mag.[980] Die Unbestimmtheit führt naturgemäß zu Rechtsunsicherheiten.[981] Sind Feststellungen der in § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB genannten Art nicht sofort möglich, weil keine feststellungsbereiten Personen am Unfallort anwesend

---

975 Dazu näher *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 233 ff.

976 Näher *Berz,* 24. DVGT 1986, S. 181 (184); *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (435).

977 Hierzu *Böse,* StV 1998, S. 509 (513).

978 Dazu näher *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 233 ff.

979 Dazu *Jagusch,* NJW 1975, S. 1631 (1632); *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht, § 142 Rdnr. 39; *Tröndle/Fischer,* § 142 Rdnr. 30/31 m.w.N.

980 Vgl. BVerfG, NJW 1963, S. 1195.

981 So *Haag,* AnwBl. 1987, S. 57 (58).

sind, so hat der Unfallbeteiligte eine angemessene Zeit nach § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB zu warten.[982] Grundsätzlich hängt die Wartedauer von den Besonderheiten der konkreten Umstände ab, insbesondere der Schwere des Schadens, der Verkehrsdichte, der Tageszeit, der Witterung usw.[983]

Die Wartepflicht dient dazu, dem zivilrechtlichen Aufklärungsinteresse der Berechtigten dadurch Rechnung zu tragen, dass die Feststellungen durch später eintreffende Feststellungsinteressenten noch am Unfallort getroffen werden können.[984] Die Wartefrist ist auf keinen bestimmten, sondern lediglich *angemessenen*[985] Zeitraum beschränkt. Nach vorherrschender Ansicht ist eine Abwägung zwischen Sachdienlichkeit und Zumutbarkeit vorzunehmen,[986] wobei sämtliche Umstände des Einzelfalls (wie Schadenshöhe, Tageszeit Witterung) zu berücksichtigen sind.[987] Der Unfallbeteiligte muss als Regulativ zur Undeutlichkeit des Norminhalts eine eigenständige Beurteilung bezüglich der Angemessenheit der Wartezeit treffen. So überrascht es nicht, dass der Unfallbeteiligte erst vom Richter erfährt, welche Wartezeit im Einzelfall angemessen war.[988]

Auch die umfangreiche Rechtsprechung bestätigt die Unbestimmtheit der „Wartepflicht“. Teilweise ist zur Vermeidung grober Unbilligkeiten sogar der Rückgriff auf eine mutmaßliche Einwilligung des Geschädigten notwendig, um von Strafe abzusehen: So wird bei Beschädigung des vom Täter geführten, ihm jedoch nicht gehörenden Fahrzeug von einem Verzicht des Geschädigten auf Feststellungen – in Form eines im voraus erklärten Verzichts – auszugehen sein.[989] Im Falle eines geparkten Fahrzeugs, dessen Eigentümer nicht anwesend war, der jedoch in enger persönlicher Beziehung zum Geschädigten stand, entschied zuletzt das Bayerische Oberlandesgericht[990], dass von einer offenbar sinnwidrigen Bestrafung des Unfallbeteiligten durch den Rückgriff auf eine mutmaßliche Einwilligung des Geschädigten von Strafe abzusehen ist.

Vor diesem Hintergrund erscheint der Verzicht auf die Wartepflicht sinnvoller, als zunächst eine objektive Verletzung des Tatbestandes anzunehmen und eine Bestrafung mit dem Rückgriff auf den Rechtfertigungsgrund der mutmaßlichen

---

[982] Ausführlich *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 129; *Rengier*, Strafrecht BT II, § 46, Rdnr. 21/22; *Tröndle/Fischer,* § 142 Rdnr. 30 ff.

[983] So *Hentschel,* NJW 2002, S. 722 (729).

[984] Exemplarisch Schönke/Schröder-*Cramer,* § 142 Rdnr. 31.

[985] Die Problematiken der Angemessenheitsklausel wird im Rahmen dieser Arbeit nicht bearbeitet. Ausführlich jedoch hierzu *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, S. 132 ff. m.w.N.

[986] Vgl. BT-Drucksache 7/2434, S. 7; *Krey*, StGB BT Band 2, § 20, Rdnr. 629/630.

[987] Exemplarisch *Tröndle/Fischer*, § 142 Rdnr. 31 m.w.N.

[988] Dazu *Leipold,* Die Reform der Verkehrsunfallflucht, in Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im DAV, S. 208/209.

[989] Vgl. OLG Hamm, VRS 15, S. 340 (342).

[990] In: JZ 1983, S. 268.

Einwilligung zu verhindern.[991] Auch aus kriminal-psychologischer Sicht ist die Wartepflicht nicht notwendigerweise geeignet, den Täter an den Unfallort zu binden, um so die Beweissicherung leichter zu ermöglichen. Besteht doch die Gefahr, dass derjenige Unfallbeteiligte, der auch bei eher unbedeutendem Sachschaden warten muss und erkennt, dass niemand in der Nähe ist, die Gelegenheit nutzt, um endgültig zu fliehen.[992] Wird dem Schädiger aber von vornherein die Möglichkeit gegeben, in Sachschadensfällen die Schadenswiedergutmachung privat mit dem Geschädigten zu regeln, so wird er diesem Drang unter Umständen nicht erliegen.

Eine gänzliche Abschaffung der Wartepflicht würde aber die Unfallbeteiligten in Versuchung führen sich, nach einem Unfall sofort zu entfernen, wenn sich keine feststellungsbereiten Personen am Unfallort befinden, in der Hoffnung, nicht entdeckt zu werden. Insbesondere bei Sachschäden würde das Haltegebot, was nach einem Unfall besteht, aber nicht ausdrücklich normiert ist, ausgehebelt werden. Letztlich ist die Wartepflicht nicht nur aus präventiven Erwägungen unerlässlich, sondern auch weil keine verlässliche Prognose über das Erscheinen von feststellungsbereiten Personen getroffen werden kann.[993] Folglich ist an der Wartepflicht nach § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB grundsätzlich festzuhalten.

Vor diesem Hintergrund stellt sich weiter die Frage, ob die Wartepflicht zur Verbesserung der Effizienz der Vorschrift und zur Schaffung weiteren präventiven Potentials präzisiert werden sollte.[994] Zeigt doch bereits die inzwischen umfangreich veröffentlichte Kasuistik zu der Angemessenheit der Wartezeit, dass dem Unfallbeteiligten gar nicht zugemutet werden kann, selbst zu bestimmen welche Wartezeit wohl angemessen ist. Der Unfallbeteiligte der am Unfallort wartet, setzt sich der Gefahr aus, dass die abgewartete Zeit nicht als ausreichend erachtet wird. Der Unfallfluchttäter kann sich noch nicht einmal von dem Erfordernis der Wartepflicht durch Hinterlassen einer Benachrichtigung in Form eines Zettels an der Windschutzscheibe entlasten.[995] Um diese Rechtsunsicherheiten zu beseitigen, wäre nichts einfacher als die Wartezeit zu präzisieren. Nur hierdurch kann den Unfallbeteiligten ein Maß an die Hand gegeben werden, dass klar und verständlich ist. Diese Konkretisierung fördert den präventiven Zweck der Unfallfluchtnorm, da jedem Verkehrsteilnehmer die Wartezeit am Unfallort bekannt wäre.

Kritiker wenden ein, dass man nur mit der heutigen Regelung dem Einzelfall gerecht werden und eine „unerträgliche Starrheit"[996] verhindern kann. Hiergegen spricht aber die umfangreiche Kasuistik. Ein kleiner Ausschnitt hieraus zeigt bereits die bestehenden Rechtsunsicherheiten: So wurde z.B. eine Wartezeit von 20

[991] Siehe *Haag,* AnwBl. 1987, S. 57 (59).

[992] Dazu *Dornseifer,* JZ 1980, S. 299 (300); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 238.

[993] So etwa *Küper,* NJW 1981, S. 853.

[994] In diesem Sinne auch *Haag,* 24. DVGT 1986, S. 170 (178/179).

[995] Vgl. AG Delmenhorst, NJOZ 2004, S. 200 (201).

[996] Hierzu *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht, S. 157.

Minuten bei einem Fremdschaden, der sich im Jahre 1972 auf etwa 250 Euro belief, als zu kurz angesehen,[997] ebenso eine solche Wartezeit bei einem Fremdschaden (im Jahre 1983) von etwa 360 Euro.[998] Auch ist eine Wartezeit von 20 Minuten bei einem nächtlichen Unfall in der Stadtmitte und einem Schaden von etwa 250 € als nicht ausreichend erachtet worden,[999] ebenso bei einem Schaden von ca. 300 € an einer Bundesstraße in bebauter Gegend um 18.30 Uhr.[1000] Es wurde aber eine Wartezeit von 20 Minuten als angemessen erachtet, als ein Unfallbeteiligter sein nicht mehr fahrbereites Fahrzeug mit Fahrzeugpapieren an der Unfallstelle hat stehen lassen.[1001] Eine Wartezeit von nur 10 Minuten genügte bei einem sehr geringfügigen Schaden.[1002] Auch wurde eine Anwesenheitsdauer von nur 15 Minuten bei einer Schadensverursachung in Höhe von knapp über 200 Euro bei einem innerstädtischen Unfall in der Mittagszeit als ausreichend erachtet.[1003]

Die kontroversen Entscheidungen zeigen, dass noch nicht einmal in der Rechtsprechung klare Vorgaben hinsichtlich einer angemessen Wartezeit bestehen. Folglich kann nur mit der Präzisierung der Wartezeit ein sachgerechtes Ergebnis erzielt werden. Die Wartezeit von 15 Minuten ist ausreichend. Dies spiegelt sich in einem relativ aktuellen Beschluss des OLG Köln wieder:[1004] Besonderheit hierbei war, dass es bei einem nächtlichen Unfall zu einem größeren Sachschaden kam und eine Wartezeit von nur 15 Minuten als angemessen erachtet wurde. Auch der Wandel in der Rechtsprechung bestätigt die Festsetzung der Wartezeit auf 15 Minuten. Früher wäre bei einem größeren Sachschaden eine Wartepflicht von etwa 30 Minuten bis zu einer Stunde gefordert worden.[1005]

Bei der Festsetzung der Wartzeit auf 15 Minuten wird den Bedürfnissen der Unfallbeteiligten ausreichend Rechnung getragen. Dieses Ergebnis korrespondiert auch mit der Tatsache, dass eine verlässliche Prognose über das Erscheinen von feststellungsbereiten Personen ohnehin nicht getroffen werden kann.[1006] Fest steht daher, dass de lege ferenda die Wartepflicht auf 15 Minuten zu präzisieren ist.

---

997 Vgl. OLG Koblenz, VRS 43, 423.

998 Vgl. BayObLG, VRS 64, 119.

999 Vgl. OLG Koblenz, VRS 43, 423 (425).

1000 S. OLG Stuttgart, VRS 51, 431; OLG Hamm, VRS 59, 258.

1001 Vgl. OLG Zweibrücken, DAR 1992, S. 30/31.

1002 Vgl. OLG Düsseldorf, VerkMitt 1976, S.52.

1003 Vgl. OLG Köln, NJW 2002, S. 1359 ff.

1004 Vgl. OLG Köln, NJW 2002, S. 1359 ff.

1005 Vgl. OLG Hamm, VRS 18, S. 199 (halbe Stunde nachts auf einsamer Straße angemessen); OLG Schleswig, DAR 1969, S. 49 (25 Minuten nachts im Stadtgebiet nicht ausreichend); BayObLG, VRS 58, S. 410 (eine Stunde angemessen).

1006 So etwa *Küper,* NJW 1981, S. 853.

III. Entkriminalisierung als Ausweg?

1. *„Tätige Reue" als persönlicher Strafaufhebungsgrund*

Allein die Präzisierung der Wartepflicht ist aber nicht ausreichend. Auch bedarf es einer Umgestaltung der „Tätigen Reue" gemäß § 142 Abs. 4 StGB, um dem eigentlichen Ziel – der Entkriminalisierung des § 142 StGB – näher zu kommen. Obwohl wir kaum etwas Verlässliches darüber wissen auf welche Weise die Strafzwecke zu verwirklichen sind, ist Kriminalstrafe oft nicht das richtige Mittel. Wer sich mit der Alltagskriminalität beschäftigen muss weiß, wie viel Affekt, Trieb, Gewohnheit, Dummheit und Notwendigkeit zu der Tat geführt haben, und es ist bekannt, dass selbst aufwendig publik gemachte Sanktionsverschärfungen bestenfalls eine kurzfristige Wirkung zeigen. Strafe scheint manchmal den Nebeneffekt mit sich zubringen, den Täter vorsichtiger, listiger, gar verschlagener zu machen. Dem Strafzweck der Generalprävention wird oft nicht Genüge getan. Dieses Strafbedürfnis ist eher in den Köpfen der Juristen vorhanden als der Bevölkerung.

Aus strafrechtlicher Perspektive beweist die vorliegende Erhebung, dass in der Praxis die Einfügung der „Tätigen Reue" offenbar nicht den Zweck erfüllt hat, abzuschrecken oder zu einer Verhaltensänderung zu bewegen. Weiter wird der Täter oft veranlasst ein Ermittlungsverfahren wegen eines Trunkenheitsdelikts gegen sich selbst „ins Rollen zu bringen". Dies führt zur Erosion von Vertrauensstrukturen zwischen dem Verfolgungssystem und der Bevölkerung. Vor allem die präventive Wirkung von Strafe bezüglich § 142 StGB ist unsicher und unkalkulierbar. Das Strafrecht findet aber seine Rechtfertigung nicht allein als staatliches Schutzrecht, sondern beinhaltet auch die Aufgabe, präventiven „Ausgleich" zu schaffen. Doch dies bedeutet keineswegs allein, Vergeltung zu schaffen im Sinne Zufügung eines Übels für ein angerichtetes Übel. Die Ausgleichsfunktion bezweckt vielmehr „Hilfe für die Geschädigten". In diesem Sinne berücksichtigt die jetzige Gestaltung der „Tätigen Reue" als allgemeiner Strafaufhebungs- oder milderungsgrund im § 142 StGB nicht ausreichend die Fälle, in denen der Täter Schadenswiedergutmachung geleistet hat.

Insoweit besteht eine Regelungslücke: Die wohltuende Wirkung der „Tätigen Reue" kommt nur einem ganz bestimmten Täterkreis zugute, dessen Bevorzugung keineswegs einleuchtend ist. So besteht auch in anderen Normen die Möglichkeit in den Genuß der „Tätigen Reue" zu kommen, aber mit dem Unterschied, dass der Täter straffrei ausgeht. Beispielsweise der Steuerstraftäter, der nach begangener und vollendeter Steuerhinterziehung straffrei wird, wenn er bei der Finanzbehörde die richtigen Angaben nachholt und seine Steuerpflicht erfüllt (§ 371 Abs. 1 AO). Auch bei einem Betäubungsmittelstraftäter kann das Gericht von Strafe absehen, wenn der Täter durch freiwillige Offenbarung seines Wissens dazu beigetragen hat, dass die Tat über seinen Beitrag aufgedeckt werden konnte oder das geplante Betäubungsmittelstraftaten noch verhindert werden konnten (§ 31 BtMG).

Es drängt sich daher bei einer vergleichenden Betrachtung der strafbefreienden Strafanzeige nach § 371 Abs. 1 AO die Frage auf, ob die „Tätige Reue" gemäß § 142 Abs. 4 StGB nicht ebenfalls als persönlicher Strafaufhebungsgrund gestaltet werden kann. Die Selbstanzeige nach § 371 Abs. 1 AO ist ein Fall des nur ausnahmsweise strafbefreienden Rücktritts von der vollendeten Tat.[1007] Ebenso wie der Rücktritt vom Versuch (§ 24 StGB) bildet die Selbstanzeige einen persönlichen Strafaufhebungsgrund.[1008] Die Überlegungen, die der strafbefreienden Selbstanzeige (§ 371 Abs. 1 AO) zugrunde liegen setzen zweierlei voraus: die Berichtigung der unrichtigen Angaben sowie die Zahlung der hinterzogenen Steuern in einer bestimmten Frist.[1009] Der Staat verzichtet wohl überwiegend aus fiskalischem Interesse auf seinen Strafanspruch, um für den Hinterzieher einen Anreiz zu schaffen, der Finanzbehörde richtige Angaben zu machen und hinterzogene Steuern doch noch zu entrichten.[1010] Es ist aber nicht einzusehen, weshalb ein fiskalisches Interesse des Staates höher bewertet werden soll als die Vermögensinteressen des privaten Opfers, nachdem der Fiskus bei der Ermittlung des steuerlichen Tatbestandes durch die Möglichkeit des Einsatzes der Steuerfahndung bevorzugt ist und außerdem den Vorteil hat, sich selbst einen Vollstreckungstitel schaffen zu können (§ 249 AO).[1011]

Die einseitige Bevorzugung des Steuertäters wird noch unfassbarer, wenn man sich vor Augen führt, dass zwischen Versuch (Abgabe der Steuererklärung) und Vollendung (rechtskräftige Veranlagung) meist mehrere Monate, wenn nicht Jahre liegen. Der „Unfallfluchttäter", der seine Tat bereut, genießt diesen Vorteil nicht: Die „garantierte" Rückkehr in die Straflosigkeit gibt es trotz Schadenswiedergutmachung bzw. Ausgleich des Vermögensschadens beim Geschädigten nicht. Verhindert doch sogar ein Absehen von Strafe nicht, dass fünf Punkte im Verkehrszentralregister eingetragen werden.[1012] Der „Alltagsstraftäter", wie es der Unfallfluchttäter ist, kommt nicht in den Genuss der Straflosigkeit. Demnach enthält die Selbstanzeige nach § 371 AO im Vergleich zur jetzigen Gestaltung der „Tätigen Reue" eine zweifache Bevorzugung. Nach dieser vergleichenden Betrachtung ist aber der Fiskus weder schutzwürdiger als der Geschädigte einer Unfallflucht, noch hat der Steuerstraftäter hinsichtlich der Bestrafung eine Begünstigung gegenüber dem Unfallfluchttäter verdient.

[1007] Ausführlich *Tipke/Lang,* Steuerrecht, § 24 Rn. 54.

[1008] Vgl. BGH, NJW 1974 S. 2293; BGHSt 29,37,40.

[1009] Dazu *Tipke/Lang,* Steuerrecht, § 24 Rn. 57-58.

[1010] So *Jescheck/Weigend,* Strafrecht AT, S. 552.

[1011] Näher *Tipke/Lang,* Steuerrecht, § 22 Rn. 370 ff.

[1012] Ausführlich zu den Rechtsfolgen des § 142 Abs. 4 StGB *Andreae* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (303); *Bücken,* 41. DVGT 2003, S. 183; *Janker* in: *Himmelreich* Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 (214 ff.); *Schäfer*, NZV 1999, S. 190; SK-*Rudolphi*, § 142 Rdnr. 55.

Die einseitige Unterstützung des Steuerstraftäters und des geschädigten Fiskus durch das Strafrecht wird als Selbstverständlichkeit hingenommen. Diese Privilegierung ist nicht hinnehmbar, insbesondere da es sich beide Male um Vermögensdelikte handelt. Diesen Gedanken hat der österreichische Gesetzgeber bereits in § 167 öStGB[1013] umgesetzt: Hiernach kann der Täter bei allen Vermögensdelikten, die ohne Anwendung von Gewalt gegen eine Person begangen wurden, dadurch Straflosigkeit erlangen, dass er freiwillig Schadenswiedergutmachung leistet oder sich vertraglich verpflichtet, dem Verletzten binnen einer bestimmten Frist Schadenswiedergutmachung zu leisten. Bemerkenswert sind hierbei die nahezu identischen Voraussetzungen und Rechtsfolge des § 167 öStGB und des § 371 AO.

Vor diesem Hintergrund ist unverständlich, warum die „Tätige Reue“ nicht als persönlicher Strafaufhebungsgrund gestaltet wurde. Diese Lösung macht nicht nur das Strafrecht humaner, sondern trägt auch dem ultima-ratio-Prinzip Rechnung. Die Gestaltung der Tätigen Reue als obligatorischen Strafaufhebungsgrund kann auch nicht mit dem Argument „Gefahr der Aufweichung des Strafrechts“ abgelehnt werden, da der begrüßenswerte Grundgedanke Rückkehr in die Straflosigkeit sowie der Wiedergutmachung überwiegt. Fest steht daher, dass die „Tätige Reue“ als persönlicher Strafaufhebungsgrund zu gestalten ist.

2. *Ausweitung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“*

Die Ausgestaltung der „Tätigen Reue als persönlicher Strafaufhebungsgrund“ allein ist keinesfalls ausreichend zur Erreichung des Ziels einer späten Entkriminalisierung: Die „Tätige Reue“ darf nämlich nicht wie bisher nur auf Unfälle mit „unbedeutendem“ Sachschaden begrenzt werden. Vielmehr ist eine Ausweitung auf alle Sachschäden notwendig. Nur dies berücksichtigt, dass das Interesse des Geschädigten an seiner Beweisposition umso größer ist, je höher der Sachschaden ist.[1014] Bisher hat sich die unterschiedliche Behandlung der Schadenshöhe bei den Sachschäden auch in der Praxis als unpraktikabel und für den gerechten Vermögensausgleich als hinderlich erwiesen.[1015] Dies bestätigt die eigene Untersuchung ebenfalls: Befürworten doch insbesondere Praktiker eine Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ hinsichtlich der Höhe des Sachschadens aufgrund der bisherigen Anwendungsschwierigkeiten.[1016] Diese Forderung findet ihre Rechtfertigung darin, dass eine stärkere Orientierung am Schutzzweck der Vorschrift erforderlich ist. Hat doch der Geschädigte gerade bei „bedeutenden“

1013 Vgl. 2.Kapitel, 2. Abschnitt, C.

1014 Zutreffend *Duttge,* JR 2001, S. 181 (184/185).

1015 Dazu *Andreae,* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 (303); *Fieberg,* 41. DVGT 2003, S. 190 (191).

1016 So haben sich in Frage 6b) 76,93 % der befragten Richter und 68,75 % der Staatsanwälte für die Ausdehnung des Anwendungsbereiches ausgesprochen.

Sachschäden ein besonderes Interesse an der Sicherung seiner zivilrechtlichen Interessen.[1017]

Durch eine derartige Ausweitung werden auch die verfassungsrechtlichen Zweifel hinsichtlich eines Verstoßes gegen das „nemo-tenetur-Prinzip" zwar nicht beseitigt, aber weiter entspannt: Eröffnet man dem Unfallfluchttäter die Möglichkeit der „Tätigen Reue" unabhängig von der Schadenshöhe bei Sachschäden, erfolgt zumindest durch die Erfüllung der auferlegten Nachholpflicht nach § 142 Abs. 2, 3 StGB in der Regel keine Beeinträchtigung des Selbstbegünstigungsprivilegs. Der Täter muss sich nicht wegen anderer Delikte wie § 316a StGB der Strafverfolgung aussetzen.[1018] Die Ausweitung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue" stellt ein milderes Mittel zur Erreichung des gleichen Zwecks, nämlich der Sicherung der privaten Beweissicherungsinteressen, dar. Fest steht, dass die verfassungsrechtlichen Bedenken nicht ausgeräumt werden, aber dem Unfallfluchttäter wird ein weiterer Weg eröffnet, so dass hierdurch nicht gegen das Recht der passiven Selbstbegünstigung verstoßen wird.

Des Weiteren kann auf die Ausweitung der „Tätigen Reue" auf „bedeutende" Sachschäden vor dem Hintergrund der nur allzu oft auftretenden psychischen Überlastung des Unfallfluchttäters nicht weiterhin verzichtet werden.[1019] Für eine Berücksichtigung dieses psychologischen Aspekts bei einer Reform des § 142 StGB spricht, dass durch die extreme Vorverlegung des Vollendungszeitpunktes dem Unfallbeteiligten wenig Chancen de lege lata eingeräumt werden, den Konflikt zwischen Selbstbegünstigungstrieb und Moral positiv, d.h. zugunsten des Geschädigten zu entscheiden.[1020] Benötigen doch manche Unfallfluchttäter zur Konfliktlösung längere Zeit, so dass sie durch „Unterbewusstseinhandlungen" bereits den § 142 StGB objektiv vollendet haben.[1021] Eine Rückkehr in die Straflosigkeit wird ihnen jedoch verbaut. Zwar kann der Gesetzgeber diesen psychologischen Besonderheiten nicht durch eine gesetzliche Verankerung berücksichtigen, aber durch die vorgeschlagene Umgestaltung könnte zumindest einem großen Teil der Unfallfluchttäter die Angst vor nachträglicher Meldung eines Verkehrsunfalls genommen werden.[1022] Dies kann nur erreicht werden, indem der Unfallfluchttäter auch bei Verursachung eines Sachschadens von über 1300 € im Falle einer nachträglichen Meldung straffrei ausgeht. Hierfür spricht insbesondere, dass es

---

1017 Ausführlich *Park,* DAR 1973, S. 246 (250).

1018 Hierbei wird davon ausgegangen, dass ein Alkoholtäter erst nach „Ausnüchterung" die Feststellungen im Sinne von § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB ermöglicht.

1019 Auch die eigene Untersuchung beweist, dass oftmals ein primitiver Fluchtimpuls zur Flucht verleitete. Laut der Ergebnisse zur Frage 8 führen 60 % der befragten Richter und 58,33 % der befragten Staatsanwälte die Flucht auf einen primitiven Fluchtimpuls zurück.

1020 Dazu näher *Leipold*, Verkehrsunfallflucht, S. 241.

1021 Treffend *Arbab-Zadeh,* NJW 1965, S. 1049 (1053).

1022 Zu diesem Ergebnis gelangen *Duttge*, JR 2001, S. 181 (188); *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 218.

einem Laien oft schwer fällt, die Schadenshöhe richtig einzuordnen. Es kann aber nicht sein, dass nur das Vorliegen aufgrund eines größeren Sachschadens, d.h. mehr als 1300 €, der Täter nicht mehr in den Genuss der Strafbefreiung gelangen kann. Dementsprechend ist diese Anwendungsvoraussetzung umzugestalten.

3. *Zeitliche Ausdehnung der Rücktrittsfrist*

Zum Teil wird gefordert auch die Voraussetzung der zeitlichen Rücktrittsfrist zu verändern. Wie bereits während der Reformdiskussionen stehen Meldefristen von sowohl zwei[1023] bis drei Tagen als auch kürzere (nur wenige Stunden) zur Auswahl.[1024] Die eigene Studie (Frage 6c) bestätigt jedoch, dass eine Ausdehnung von Praktikern nicht befürwortet wird. Insoweit scheint ein Festhalten an der jetzigen gesetzlichen Regelung geboten. Darüber hinaus ist die Frist von 24 Stunden geeignet einen gewissen „Entscheidungsdruck" auszulösen.[1025] Selbstverständlich muss auch, wie bei der gegenwärtigen Fassung der „Tätigen Reue" in § 142 StGB, die Meldung des Schädigers weiterhin freiwillig erfolgen, wobei er bis zu seiner nachträglichen Meldung das Strafbarkeitsrisiko trägt.[1026]

4. *Erweiterung des Anwendungsbereichs auf Unfälle im fließenden Verkehr*

Bereits der 41. Deutsche Verkehrsgerichtstag empfahl den Anwendungsbereich der „Tätigen Reue" auf Unfälle die aus dem fließenden an ruhenden Objekten (wie parkende Fahrzeuge, Straßenschilder) verursacht werden zu erweitern.[1027] Nach der eigenen Studie (Frage 6d) wird sogar befürwortet, den Anwendungsbereich auf Unfälle im fließenden Verkehr auszuweiten. Im Ergebnis kommt es daher nicht mehr darauf an, ob der Unfall im ruhenden oder fließenden Verkehr stattfindet, da die „Tätige Reue" zur Anwendung kommt, wenn bloß ein Unfall geschieht und die sonstigen Voraussetzungen erfüllt sind.

Nicht allein die Abgrenzungsschwierigkeiten sprechen für die Ausweitung des Anwendungsbereiches, es ist auch nicht verständlich, warum der Unfallfluchttäter nur in begrenzten Fällen in den Genuss der „Tätigen Reue" gelangen sollte. Dem Unfallfluchttäter wird es gleichgültig sein, ob der Unfall im ruhenden oder im fließenden Verkehr geschah. Er will nur die strafrechtlichen Folgen vermeiden. Auch interessiert der Geschädigte sich nicht für die Art und Weise des Unfallge-

---

[1023] Hierzu *Schulz*, ZRP 2006, S.149 (151).

[1024] Detailliert *Bönke,* NZV 1998, S. 129 (130) m.w.N.; *Grohmann,* DAR 1998, S. 487.

[1025] So auch *Bönke,* NZV 1998, S. 129 (130); *Böse*, StV 998, S. 509 (513); *Scholz*, ZRP 1987, S. 7 (10).

[1026] Etwa *Leipold,* Verkehrsunfallflucht, S. 242; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 150.

[1027] Hierzu *Himmelreich/Bücken*, Verkehrsunfallflucht, Rdnr. 227i.

schehens, sondern die Erfüllung seiner Feststellungsinteressen. Bekanntlich führen Unfälle im fließenden Verkehr meist zu größeren Sachschäden, so dass das Feststellungsinteresse der Geschädigten umso höher ist.

Insbesondere die Antworten zur Frage 3c der eigenen Studie zeigen, dass die Anwendung oft wegen eines im fließenden Verkehr stattgefundenen Unfalls scheiterte. Es kann aber nicht gesetzgeberische Intention sein, die Anwendung derart einzugrenzen. Nur durch Ausweitung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue“ auf alle Sachschadensunfälle kann für den Täter ein Anreiz zur Rückkehr in die Legalität geschaffen werden.

B. Zusammenschau

Um Missverständnissen vorzubeugen, ist klarstellend auszuführen: Trotz der Forderung nach Umsetzung der Reformidee „Tätige Reue als Strafaufhebungsgrund“ sollte der Normappell des § 142 StGB – der Unfallbeteiligte wird in der Regel „bestraft“, der den Unfallort unerlaubt verlässt – beibehalten werden. Der Unfallfluchttäter soll aber die Möglichkeit haben in die Legalität zurückzukehren. Fest steht, dass eine Ausweitung der „Tätigen Reue“ zu einem Strafaufhebungsgrund notwendig ist, um dem Unfallbeteiligten Motivation und Anreiz zur Wiedergutmachung zu geben. Braucht der Täter keine Angst vor strafrechtlichen Sanktionen zu befürchten, so wird ihm eine „goldene Brücke“ zur Rückkehr in die Legalität angeboten. Ein Verlust des präventiven Potentials ist dadurch nicht zu befürchten, da der Täter letztlich das Risiko der Entdeckung trägt. Weiterhin würden durch die Ausweitung der „Tätigen Reue“ zu einem Strafaufhebungsgrund die verfassungsrechtlichen Zweifel aufgrund eines möglichen Verstoßes gegen den nemo-tenetur-Grundsatz weiter entschärft. Weiter ist eine Ausweitung der Voraussetzungen der „Tätigen Reue“ auf alle Sachschäden erforderlich, da nur hierdurch das Interesse des Geschädigten an seiner Beweisposition bei größeren Sachschäden Berücksichtigung findet.

C. Formulierungsvorschlag für einen § 142 StGB n.F.

Das Ziel eines neuen § 142 StGB muss insbesondere darin bestehen, möglichst klar und verständlich diejenigen Voraussetzungen zu bezeichnen, die vorliegen müssen, um in den Genuss der „Tätige Reue als persönlichen Strafaufhebungsgrund“ zu gelangen. Im Gegensatz zur Fassung des geltenden § 142 StGB wird Aufgabe der Neufassung sein, den Zielkonflikt zwischen größtmöglicher Aufklärung *einerseits* und Wahrung Täterinteressen *andererseits* zu entschärfen. Der nachstehende Formulierungsvorschlag bestimmt nunmehr klar die Grenzen, bei denen eine Unfallflucht zu sanktionieren ist. Es werden zur Beseitigung von bestehenden

Auslegungs- und Anwendungsschwierigkeiten[1028] klar umrissene Pflichten geschaffen, die auch der rechtsunkundige Bürger versteht. Aus Bestimmtheitserfordernissen wurde auch die seit dem Inkrafttreten des 13. Strafrechtsänderungsgesetzes vom 13. Juni 1975 abgeschaffte Gesetzesüberschrift „Unfallflucht" wieder eingeführt. Hat sich doch dieser Begriff eingebürgert.[1029] Die heutige amtliche Bezeichnung „unerlaubtes Entfernen vom Unfallort" ist bereits aus logischen Erwägungen unpassend, weil selbstverständlich nicht der bestraft werden soll, der etwas oder einen anderen, sondern der sich selbst vom Unfallort entfernt.[1030] Auch spricht für die Änderung der Gesetzesüberschrift, dass die amtliche Bezeichnung sich weder im allgemeinen Sprachgebrauch noch in der Fachliteratur hat durchsetzen können. Findet man doch in den Inhaltsverzeichnissen der gebräuchlichen Kommentare[1031] nicht bei den Schlagwörtern „unerlaubt" oder „entfernen", sondern nur unter „Unfallflucht" und „Verkehrsunfallflucht" Verweise. Der allgemeine Sprachgebrauch ist für den Verkehrsteilnehmer wesentlich, um eine Vorstellung darüber zu bekommen, ab wann er sich nach § 142 StGB strafbar macht, d.h. welche Mitwirkungspflichten er hat. Ein § 142 StGB de lege ferenda könnte somit wie folgt lauten:

§ 142 StGB - Unfallflucht

(1) Ein Unfallbeteiligter, der sich nach einem Unfall im Straßenverkehr vom Unfallort entfernt, bevor er

1. zugunsten der anderen Unfallbeteiligten und der Geschädigten die Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs und der Art seiner Beteiligung durch seine Anwesenheit und durch die Angabe, dass er an dem Unfall beteiligt ist, ermöglicht hat oder

2. *mindestens 15 Minuten am Unfallort* gewartet hat, ohne dass jemand bereit war, die Feststellungen zu treffen,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Nach Absatz 1 wird auch ein Unfallbeteiligter bestraft, der sich

1. nach Ablauf der Wartefrist (Absatz 1 Nr. 2) oder

2. berechtigt oder entschuldigt

vom Unfallort entfernt hat und die Feststellungen nicht unverzüglich nachträglich ermöglicht.

[1028] Zu den Auslegungs- und Anwendungsprobleme *Beier,* DAR 1973, S. 85 (90); *Geppert,* Blutalkohol 1986, S. 157 (158); *Haag,* AnwBl. 1987, S. 57 (58); *Heublein,* DAR 1985, S. 15/16.

[1029] So etwa *Beier,* DAR 1973, S. 85 (90).

[1030] Ausführlich *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429/430; *Jagusch*, NJW 1975, S. 1631.

[1031] Vgl. Kommentare *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht; Schönke/Schröder; *Tröndle/Fischer.*

(3) Der Verpflichtung, die Feststellungen nachträglich zu ermöglichen, genügt der Unfallbeteiligte, wenn er den Berechtigten (Absatz 1 Nr. 1) oder einer nahe gelegenen Polizeidienststelle mitteilt, dass er an dem Unfall beteiligt gewesen ist, und wenn er seine Anschrift, seinen Aufenthalt sowie das Kennzeichen und den Standort seines Fahrzeugs angibt und dieses zu unverzüglichen Feststellungen für eine ihm zumutbare Zeit zur Verfügung hält. Dies gilt nicht, wenn er durch sein Verhalten die Feststellungen absichtlich vereitelt.

(4) Das Gericht sieht von Strafe nach diesen Vorschriften ab, wenn der Unfallbeteiligte innerhalb von vierundzwanzig Stunden nach einem Verkehrsunfall, der ausschließlich Sachschaden zur Folge hat, freiwillig die Feststellungen nachträglich ermöglicht (Absatz 3).

(5) Unfallbeteiligter ist jeder, dessen Verhalten nach den Umständen zur Verursachung des Unfalls beigetragen haben kann.

Ist die Vorschrift des § 142 StGB noch zu „retten“?

A. Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse

Die dargestellten Reformideen, die eigene Untersuchung sowie die vergleichende Betrachtung haben die Komplexität der Grundgedanken betreffend die Reform des § 142 StGB dokumentiert. Deutlich wurde auch, dass eine einzelne Reformidee für sich nicht in der Lage ist, eine auch nur annährend befriedigende Alternative zur gegenwärtigen Fassung der „Unfallfluchtstrafnorm“ zu bieten. Vielmehr kann nur ein *Lösungsbündel* aus verschiedenen Reformansätzen den vielfältigen Anforderungen, die an einen neuen Gesetzesentwurf gestellt werden, gerecht werden.[1032] Vor diesem Hintergrund verspricht eine Neuregelung mit folgenden Bausteinen ein erhebliches Reformpotential:

- Präzisierung der Wartepflicht in § 142 Abs. 1 Nr. 2 StGB,
- Umgestaltung der „Tätigen Reue“ zu einem persönlichen Strafaufhebungsgrund,
- Ausdehnung der „Tätigen Reue“ auf alle Sachschäden,
- Erweiterung der „Tätigen Reue“ auf alle Verkehrsunfälle (nicht nur im ruhenden Verkehr),
- Änderung der Gesetzesüberschrift.

Für den Einsatz dieser Komponenten spricht vor allem die Tatsache, dass der überwiegende Teil der Täter mit der Unfallflucht nicht primär das Ziel verfolgt, sich den Ersatzansprüchen zu entziehen, sondern den strafrechtlichen Ermittlungen. Gehört doch ein großer Anteil der Unfallfluchttäter zu den Trunkenheitstätern.[1033] Auch Täter, die aus Furcht, Schrecken, Verwirrung, Unkenntnis der

---

[1032] Zu diesem Ergebnis gelangt auch *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 186.

[1033] Hierzu *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (432).

Rechtslage oder sonstigen Gründen (z.B. Geliebte im Auto) die Flucht ergriffen, hatten meist nicht die Absicht, den Geschädigten um seine zivilrechtlichen Ersatzansprüche zu bringen. Viele waren sogar bereit, den Schaden der Geschädigten im Nachhinein auszugleichen.[1034]

Die Reformdiskussion zur Neugestaltung des § 142 StGB hat bereits deutlich gemacht, dass mit einer Senkung der Fluchtrate und einer effektiven Sicherung der zivilrechtlichen Beweisinteressen nur zu rechnen ist, wenn dem Täter als *Nebenwirkung* bei nachträglicher Meldung das Ausbleiben von Sanktionen garantiert wird. Auch die eigene Untersuchung hat gezeigt, dass die Ausdehnung des Anwendungsbereiches der „Tätigen Reue" bei Sachschäden von Praktikern gefordert wird. Dass die gegenwärtige Regelung des § 142 StGB zu restriktiv gefasst ist, beweist nicht nur die immer weiter steigende Anzahl der Verkehrsunfallfluchtfälle, sondern auch die eigene Untersuchung.

Maßgeblich für eine erfolgreiche Realisierung dieses Reformvorschlags ist weiter, dass die Bevölkerung hinreichend über die Möglichkeiten der Erlangung von Straffreiheit aufgeklärt wird. Es ist zu erwarten, dass eine Vielzahl der Tätern von der Möglichkeit der nachträglichen Meldung Gebrauch machen wird. Letztendlich können aber zuverlässige Angaben über die Anzahl der Unfallbeteiligten, die bei Einfügung der „Tätigen Reue" als Strafaufhebungsgrund den Weg in die Legalität zurückfinden, nicht getroffen werden. Dies wird sich nur durch eine neue Studie belegen lassen.

B. Einwände der Reformgegner

Reformgegner werden jedoch möglicherweise den Einwand erheben, dass die Einfügung des Strafaufhebungsgrundes der „Tätigen Reue" bei allen Sachschäden – unabhängig von der Schadenshöhe – in § 142 StGB notwendig zu einer Verschlechterung der Situation der Unfallopfer führe.[1035] Beweisnachteile für den Geschädigten sind sicherlich nicht auszuschließen. Bedenkt man allerdings den endgültigen Verlust der zivilrechtlichen Beweisinteressen bei einer Flucht des Täters ohne nachträgliche Meldung, erscheint es vorzugswürdiger, dem Täter durch Straffreiheit bei nachträglicher Meldung Anreize zu schaffen. Freilich wäre der Blutalkoholgehalt wegen des Zeitablaufs nicht mehr feststellbar; dies würde zu einem Beweisverlust für den Geschädigten führen.

Gegner des hier favorisierten Reformvorschlags werden womöglich auch den Verlust des Präventionspotentials des § 142 StGB anmahnen. Doch die immer weiter ansteigenden Verkehrsunfallfluchtzahlen zeigen, dass die derzeitige Fassung

---

[1034] Wiederum *Höfle,* AnwBl. 1987, S. 429 (432).

[1035] Dazu *Cramer,* ZRP 1987, S. 157 (159).

des § 142 StGB keinen Präventionserfolg erzielt. Insofern kann also von einem Verlust von Präventionspotential kaum die Rede sein.

Weiterhin könnte gegen die vorgeschlagene Reform der Einwand erhoben werden, dass die Alkoholtäter von dieser Regelung profitieren würden. Grundsätzlich ist dies richtig, stellt doch die Gruppe der Alkoholtäter die größte potentielle Tätergruppe dar, weil der Tatverdächtigte aus Angst vor Bestrafung wegen einer Trunkenheitsdelikts wie z.B. § 315c StGB flüchtet.[1036] Aus rechtspolitischen Erwägungen ist es hinzunehmen, dass eine Straßenverkehrsgefährdung (§ 316 StGB) oder Trunkenheitsfahrt (§ 315c StGB) ungesühnt bleibt, als dass ein Geschädigter einen zivilrechtlichen Schaden nicht geltend machen kann.

Weiter liegt es, wie bisher auch, im Risikobereich des (Alkohol-) Täters, sich innerhalb der 24-stündigen Frist freiwillig bei der Polizei zu melden, um in den Genuss der „Tätigen Reue" zu gelangen. Der alkoholisierte Fahrer kann nicht auf eine „unbehinderte Ausnüchterung" vertrauen. Im Rahmen der „Tätigen Reue" war es Alkoholtätern ebenfalls möglich, durch das strafrechtliche Verfolgungsnetz zu schlüpfen, um sich der Strafe zu entziehen. Dessen ungeachtet begegnet dieser Einwand rechtsdogmatischen Bedenken. Nach einhelliger Auffassung ist es nicht Aufgabe des § 142 StGB alkoholisierte Kraftfahrer aufzuspüren, sondern die privatrechtlichen Beweisinteressen zu sichern.[1037]

C. Anpassung sonstiger Vorschriften

Abschließend muss auf ein außerhalb der Strafrechts liegendes Problem hingewiesen werden: Nach § 7 I (2) S. 1 AKB ist der Versicherungsnehmer gegenüber dem Versicherer verpflichtet nicht nur einen Unfall anzeigen, sondern auch alles zur Aufklärung des Unfallgeschehens und zur Minderung des Schadens unternehmen.[1038] Entfernt sich der Versicherungsnehmer unerlaubt vom Unfallort, wird er in der Regel nicht nur gegen die versicherungsrechtliche Aufklärungspflicht, sondern auch gegen die Anzeigepflicht verstoßen.[1039] Den reuigen Sünder trifft gegenwärtig neben der Härte des Strafrechts das Versicherungsrecht. Die aufgezeigte zivilrechtliche Problematik muss ebenfalls durch eine Umgestaltung gelöst werden.

Weiter ist es zwingend notwendig, dass im Gegensatz zur jetzigen Regelung mit der Gestaltung der „Tätigen Reue" als obligatorischen Strafaufhebungsgrund festgelegt wird, dass keine Punkte mehr im Verkehrszentralregister eingetragen

---

[1036] Dazu *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Verkehrsunfallflucht, Kap. IX, S. 170; *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht, S. 122; *Hauser,* Blutalkohol 1982, S. 193 (194); *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht, S. 148; *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, S. 88.

[1037] So auch *Böse,* StV 1998, S. 509 (514).

[1038] Vgl. *Zopfs,* VersR 1994, S. 266 ff.

[1039] Siehe *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Kap. VII, S. 115.

werden. Auch dies ist ein Anreiz für den Straftäter in die Legalität zurückzukehren. Eine Änderung des § 34 StVO ist hingegen nicht erforderlich, da § 34 StVO gegenüber § 142 StGB wegen Subsidiarität nach § 21 OWiG zurücktritt.[1040]

Plädoyer für einen § 142 StGB n.F.

In den letzten 25 Jahren hat es an Reformvorschlägen wahrlich nicht gemangelt. Da der Gesetzgeber bei der Neugestaltung des § 142 StGB durch das 6. Strafrechtsreformgesetz nicht einmal die bis 1940 geltende Ausgestaltung als Strafaufhebungsgrund angewandt hat, zeigt sich hierin eine kriminalpolitische Starrheit. Zieht man Bilanz, so bemerkt man, dass trotz der Bedenken, die mit der vorgeschlagenen Umgestaltung verbunden sind, unter dem Gesichtspunkt der Entkriminalisierung der vorgestellte Gesetzesvorschlag zu einer Eindämmung der Unfallfluchtdelinquenz und einem besseren Opferschutz führen kann. Der Gesetzgeber würde gut daran tun, ungeachtet des zu erwartenden Widerstandes, zur Behebung der Missstände der gegenwärtigen Gesetzeslage das hier favorisierte „Sanierungskonzept“ anzuwenden. Mit den Worten *Duttges*[1041] gesprochen, müsste dieses dann den Titel tragen:

„Mut zu mehr Augenmaß“

[1040] So etwa *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht, Kap. II, S. 20.

[1041] In: ZStrR 2001, S. 147 (165).

LITERATURVERZEICHNIS

Amelung, Knut, Rechtsgüterschutz und Schutz der Gesellschaft, Untersuchungen zum Inhalt und zum Anwendungsbereich eines Strafrechtsprinzips auf dogmengeschichtlicher Grundlage, zugleich ein Beitrag zur Sozialschädlichkeit des Verbrechens, Frankfurt a.M. 1972
(zit.: *Amelung,* Rechtsgüterschutz und Schutz der Gesellschaft)

Andreae, Martin, Erste Erfahrungen mit der „Tätigen Reue“ im Rahmen des § 142 Abs. 4 StGB, in: *Himmelreich* (Hrsg.), Jahrbuch Verkehrsrecht 2000, S. 297 ff.
(zit.: *Andreae,* in: *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 2000)

Arbab-Zadeh, Amir, Der innere Tatbestand des Unfallfluchtdeliktes aus ärztlich-sachverständiger Sicht, in: NJW 1965, S. 1049 ff.

Arloth, Frank, Verfassungsrecht und § 142 StGB, in: GA 1985, 492 ff.

Arzt, Gunther/Weber, Ulrich, Strafrecht Besonderer Teil, Lehrbuch, Bielefeld 2000
(zit.: *Arzt /Weber*, Strafrecht BT)

Bär, Hanns/Hauser, Josef/Lehmpuhl, Horst, Unfallflucht; Loseblattsammlung Stand: November 2000
(zit.: *Bär/Hauser/Lehmpuhl,* Unfallflucht)

Ders., Gesetzliche Regelung der Unfallflucht, in: 20. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar, Hamburg 1982, S. 113 ff.
(zit.: *Bär,* 20. DVGT 1982)

Barbey, Ilse, Die Verkehrsunfallflucht – ein Sonderdelikt in der forensisch-psychiatrischen Begutachtung?, in: Blutalkohol 1992, S. 252 ff.

Baum, *Gabriele*, in: *Schlüchter* (Hrsg.) Bochumer Erläuterungen zum 6. StrRG, Bochum
1998
(zit.: *Baum*, in: *Schlüchter* Bochumer Erläuterungen zum 6. StrRG)

Beier, Hubert, Reform des § 142 StGB?, in: DAR 1973, S. 85 ff.

Berger, Erich, Gedanken zur Auslegung des § 142 StGB, in: DAR 1955, S. 150 ff.

Bergermann, Alfred, Die Verkehrsunfallflucht, Kriminologische Untersuchungen im Landgerichtsbezirk Düsseldorf in den Jahren 1961 und 1962, Dissertation Bonn 1966
(zit.: *Bergermann,* Verkehrsunfallflucht)

Berz, Ulrich, Zur Auslegung des § 142 StGB, in: DAR 1975, S. 309 ff.

Ders., „Tätige Reue" nach Unfallflucht?, in: DAR 1986, S. 251 ff.

Ders., Wie kann der Schutzgedanke des § 142 StGB bei Sachschäden besser verwirklicht (wiederhergestellt) werden?, in: Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar, Hamburg 1986, S. 181 ff.
(zit.: *Berz,* 24. DVGT 1986)

Ders./Michael, Burmann, Handbuch des Straßenverkehrsrechts, Band 2, München, Stand: 7. Ergänzungslieferung März 2001
(zit.: *Berz/Burmann*, Handbuch des Straßenverkehrsrechts)

Beulke, Werner, Strafbarkeit gemäß § 142 StGB nach einverständlichem Verlassen der Unfallstelle und späterem Scheitern der Einigung? – in: OLG Köln, NJW 1981, 2367, in: JuS 1982, 815 ff.

Binding, Karl, Die Normen und ihre Übertretung, Band I, 2. Auflage Leipzig 1890-1916
(zit.: *Binding,* Die Normen und ihre Übertretung)

Blau, Günter, Buchrezension zu: *Klaus Himmelreich/Michael Bücken,* Verkehrsunfallflucht, Verteidigerstrategien im Rahmen des § 142 StGB, 3. Auflage, Heidelberg 2000, in: GA 2002, S. 355/356

Blum von Ann, Annemarie, Die Straftat des unerlaubten Sich-Entfernens vom Unfallort als
Vermögensdelikt, Dissertation, Hamburg 1987
(zit.: *Blum von Ann,* Die Straftat des unerlaubten Sich-Entfernens vom Unfallort)

Bock, *Joachim,* Begriff, Inhalt und Zulässigkeit der Beweislastumkehr im materiellen Strafrecht, Dissertation, Trier 2000
(zit.: *Bock*, Beweislastumkehr im materiellen Strafrecht)

Bockelmann, Paul, Der Schuldgehalt menschlichen Versagens im Straßenverkehr, in: DAR 1964, S. 288 ff.

Bönke, Otto, Die neue Regelung über tätige Reue in § 142 StGB, in NZV, 1998, S. 129 ff.

Böse, Martin, Die Einführung der tätigen Reue nach der Unfallflucht – § 142 Abs. 4 StGB, in: StV 1998, S. 509

Bringewat, Peter, Verdunklungsverbot, Vorstellungs- und Meldepflicht bei Verkehrsunfällen, in: JA 1977, S. 231 ff

Brock, Klaus, Der objektive Tatbestand des § 142 StGB, Dissertation, Kiel 1971
(zit.: *Brock,* Der objektive Tatbestand des § 142 StGB)

Bücken, Michael, Verkehrsunfallflucht – ein straf- und versicherungsrechtliches Dilemma, in: 41. Deutsches Verkehrsgerichtstag Goslar, Hamburg 2003, S. 183 ff.
(zit.: *Bücken,* 41. DVGT 2003)

van Bühren, Hubert W., Unfallflucht ist Verletzung der Aufklärungsobliegenheit, in: MDR 2000, S. 265 ff.

Bürgel, Heinrich, Die Neuregelung über das Verhalten nach Verkehrsunfällen, in: MDR 1976, S. 353 ff.

Cramer, Peter, Gedanken zur Reform der fahrlässigen Körperverletzung im Verkehrsstrafrecht, in: DAR 1974, S. 317 ff.

Ders., Überlegungen zur Reform des § 142 StGB, in: ZRP 1987, S. 157 ff.

Dahs, Hans, Rezension: Rogall – Der Beschuldigte als Beweismittel gegen sich selbst, in: GA 1978, S. 89 f.

Denzlinger, Karl-Heinz, Entkriminalisierung des Verkehrsunfalls, in: ZRP 1982, S.178 ff.

Diekmann, Jörn, Über qualitative und quantitative Ansätze empirischer Sozialforschung, Dissertation, Berlin 1983
(zit.: *Diekmann,* Empirische Sozialforschung)

Dietrich, Gero, § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung, Dissertation, Kiel 1998

(zit.: *Dietrich,* § 142 n.F. StGB und das Verbot zwangsweiser Selbstbelastung)

Dölling, Dieter, Generalprävention durch Strafrecht: Realität oder Illusion?, in ZStW 102 (1990), S. 1 ff.

Dreher, *Eduard*, Strafgesetzbuch, 37. Auflage, München 1977

(zit.: Dreher, Strafgesetzbuch)

Dreher, Eduard/ Tröndle, Herbert, Strafgesetzbuch, 50. Auflage, München 2001

(zit.: *Dreher/Tröndle*)

Dünnebier, Hanns, Die Verkehrsunfallflucht, in: GA 1957, S. 33 ff.

Duttge, Gunnar, Der Begriff der Zwangsmaßnahme im Strafprozessrecht, Bochum 1995

(zit.: *Duttge,* Der Begriff der Zwangsmaßnahme im Strafprozessrecht)

Ders., Zur Bestimmtheit des Handlungsunwerts von Fahrlässigkeitsdelikten, Tübingen 2001

(zit.: *Duttge,* Zur Bestimmtheit des Handlungsunwerts von Fahrlässigkeitsdelikten)

Ders., Unterdrückung archaischer Urtriebe mittels Strafrecht? Grund und Grenzen einer Pönalisierung der Verkehrsunfallflucht, in: JR 2001, S. 181 ff.

Ders., Rechtsvergleichende Anmerkungen zur Strafbarkeit der Führerflucht (Art. 92 II SVG), in: ZStrR 2001, S. 147 ff.

Ders., Vorbereitung eines Computerbetruges: Auf dem Weg zu einem „grenzenlosen" Strafrecht, in: Festschrift Weber, S. 285 ff.

(zit.: *Duttge,* FS-Weber)

Dvorak, Heinz, Zur Wartepflicht auf die Polizei nach einem Verkehrsunfall bei Trunkenheitsverdacht, in: JZ 1981, S. 16 ff.

Ders., § 142 StGB als Befugnisnorm für Rechtseingriffe? Zur dogmatischen Funktion einer umstrittenen Strafbestimmung, in: MDR 1982, S. 804 ff.

Eich, Werner, Die Verkehrsunfallflucht nach § 142 StGB als potentiell konkretes Forderungsgefährdungsdelikt, Dissertation, Bochum 1973

(zit.: *Eich,* Die Verkehrsunfallflucht)

Eisenberg, Ulrich/Ohder, Claudius, Bruckmeier Karl, Verkehrsunfallflucht, Eine empirische Untersuchung zu Reformmöglichkeiten, Berlin/New York 1989
(zit.: *Eisenberg/Ohder/Bruckmeier*, Verkehrsunfallflucht)

Eisenberg, Ulrich, Kriminologie, 5. Auflage, Köln Berlin Bonn München 2000
(zit.: *Eisenberg,* Kriminologie)

Erdsiek, Gerhard, Umwelt und Recht (Verfassungswidrigkeit des § 142 StGB), in: NJW 1963, S. 632 ff.

Fieberg, Gerhard, Verkehrsunfallflucht – Zur Regelung der tätigen Reue: „Schwankender Steg" statt „Goldener Brücke"? in: 41. DVGT, Goslar, Hamburg 2003, S. 190 ff.
(zit.: *Fieberg,* 41. DVGT 2003)

Freisler, Roland, Gedanken zur Strafrechtserneuerung in Nationalsozialistisches Strafrecht, Denkschrift des Preußischen Justizministers Kerrl, Berlin 1933
(zit.: *Freisler,* Gedanken zur Strafrechtserneuerung in Nationalsozialistisches Strafrecht)

Ders., Gedanken zum Verkehrsrecht unter besonderer Berücksichtigung der Verordnung vom 2.4.1940, in: Deutsche Justiz 1940, S. 525 ff.

Freund, Georg, Funktion und Inhalt des Unfalls bei der Verkehrsunfallflucht, in: GA 1985, S. 536 ff.

Friemel, Karl Josef, Die Verkehrsunfallflucht als Unterlassungsdelikt, Neue Wege einer rechtlichen Betrachtung, Dissertation, Saarbrücken 1961
(zit.: *Friemel,* Die Verkehrsunfallflucht als Unterlassungsdelikt)

Geppert, Klaus, Zur Frage der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB) bei vorsätzlich herbeigeführten Verkehrsunfall, in: GA 1970, S. 1 ff.

Ders., „Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort" (§ 142 StGB). Wie können die Rechte des Geschädigten verbessert werden?, in: Blutalkohol 1986, S. 157 ff.

Ders., Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB), in: Jura 1990, S. 78 ff.

Ders., Unfallflucht (§ 142 StGB) in strafrechtlicher Sicht und vor dem Hintergrund des „nemo-tenetur-Satzes", in: Blutalkohol 1991, S. 31 ff.

Ders., Wechselwirkungen zwischen materiellem Strafrecht und Strafprozessrecht, in Gedächtnisschrift für Ellen Schlüchter, Bochum, Landau München 2002
(zit.: *Geppert,* in GS-Schlüchter)

Göppinger, Hans, Kriminologie, 5. Auflage, München 1997
(zit.: *Göppinger,* Kriminologie)

Graul, Eva, Abstrakte Gefährdungsdelikte und Präsumtionen im Strafrecht, Berlin 1991
(zit.: *Graul,* Abstrakte Gefährdungsdelikte)

Grohmann, Peter, Abhauen und dann bereuen, in: DAR 1998, S. 487 ff.

Günther, Hans-Ludwig, Die Schweigebefugnis des Tatverdächtigen im Straf- und Bußgeldverfahren aus verfassungsrechtlicher Sicht, in: GA 1978, S. 193 ff.

Haag, Dieter, Wie kann der Schutzgedanke des § 142 StGB bei Sachschäden besser verwirklicht (wiederhergestellt) werden?, in: AnwBl. 1987, S. 57 ff.

Händel, Konrad, Kritische Bemerkungen zur Reform der Strafvorschriften über die Unfallflucht, in: DAR 1973, S. 60 ff.

Haffke, Bernhard, Tiefenpsychologie und Generalprävention, Frankfurt a.M. 1976
(zit.: *Haffke,* Tiefenpsychologie und Generalprävention)

Hallbauer, Max, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 03.Mai 1909, 2. Ausgabe, Leipzig 1910
(zit.: *Hallbauer,* Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen)

Handbuch der Justiz 2000, 25. Jahrgang, Herausgegeben vom Deutschen Richterbund, Gesamtbearbeiter Peter Marqua, Heidelberg 2000
(zit.: Handbuch der Justiz)

Hassemer, Winfried, Symbolisches Strafrecht und Rechtsgüterschutz, in: NStZ 1989, S. 553 ff.

Ders., Grundlinien einer personalen Rechtsgutslehre, in: Festschrift für Arthur Kaufmann zum 65. Geburtstag, Heidelberg 1989, S. 85 ff.
(zit.: *Hassemer,* in: FS-Kaufmann)

Ders., Kennzeichen und Krise des modernen Strafrechts, in: ZRP 1992, S. 378 ff.

Hauser, Josef, Unfallflucht – ein typisches Alkoholdelikt, in: Blutalkohol 1982, S. 193 ff.

Hentschel, Peter, Die Entwicklung des Straßenverkehrsrechts im Jahre 1981, in NJW 1982, S. 1073 ff.

Ders., Die Entwicklung im Straßenverkehrsrecht im Jahre 1998, in: NJW 1999, S. 686 ff.

Ders., Die Entwicklung im Straßenverkehrsrecht im Jahre 2001, in: NJW 2002, S. 722 ff.

Herzog, Felix, Gesellschaftliche Unsicherheit und strafrechtliche Daseinsvorsorge, Heidelberg 1991
(zit.: *Herzog,* Gesellschaftliche Unsicherheit)

Heublein, Joachim, Reformüberlegungen zu § 142 StGB, in: DAR 1985, S. 15 ff.

Ders., Wie kann der Schutzgedanke des § 142 StGB bei Sachschäden besser verwirklicht (wiederhergestellt) werden?, in: DAR 1986, S. 133 ff.

Himmelreich, Klaus/Bücken, Michael, Verkehrsunfallflucht, 4. Auflage, Heidelberg 2004
(zit.: *Himmelreich/Bücken,* 4. Auflage, Verkehrsunfallflucht)

Ders.,/Bücken, Michael, Verkehrsunfallflucht, 3. Auflage, Heidelberg 2000
(zit.: *Himmelreich/Bücken,* Verkehrsunfallflucht)

Höfle, Eckhard, Reform der Verkehrsunfallflucht, in: AnwBl. 1987, S. 429 ff.

Hoffmann, Wolfgang, Die Verkehrsunfallflucht im geltenden und künftigen Deutschen Strafrecht, Dissertation, Heidelberg 1964
(zit.: *Hoffmann,* Die Verkehrsunfallflucht)

Hohn, Kristian. Die Zulässigkeit materieller Beweiserleichterungen im Strafrecht, Dissertation, Kiel 2000
(zit.: *Hohn,* Die Zulässigkeit materieller Beweiserleichterungen)

Horn, Eckhard, Konkrete Gefährdungsdelikte, Köln 1973
(zit.: *Horn,* Konkrete Gefährdungsdelikte)

Isaac-Sieburg, Automobilgesetz, Kommentar, 2. Auflage, Berlin 1931
(zit.: *Isaac-Sieburg*, Automobilgesetz)

Jäger, Peter, Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht (§ 142 Abs. 1 StGB), Dissertation, Bonn 1973
(zit.: *Jäger,* Der objektive Tatbestand der Verkehrsunfallflucht)

Jagusch, Heinrich, Der neue § 142 StGB gegen Unfallflucht, in: NJW 1975, S. 1631 ff.

Ders./Hentschel, Peter, Straßenverkehrsrecht, Kommentar, 34.Auflage, München 1997
(zit.: *Jagusch/Hentschel,* Straßenverkehrsrecht)

Jakobs, Günter, Kriminalisierung im Vorfeld einer Rechtsgutsverletzung, in: ZStW 97 (1985), S. 751

Janiszewski, Horst, Zur Neuregelung des § 142 StGB, in: DAR 1975, S. 169 ff.

Ders., Überlegungen zur Entkriminalisierung des Verkehrsstrafrechts auf der Grundlage des Gesetzesantrages, in: DAR 1994, S. 1 ff.

Ders., Verkehrsstrafrecht, Lehrbuch, 4. Aufl. München 1994
(zit.: *Janiszewski,* Verkehrsstrafrecht)

Ders.,/Buddendiek, Hans, Der neue Bußgeldkatalog mit Punktsystem, 8. Auflage, München 2002
(zit.: *Janiszewski/Buddendiek,* Der neue Bußgeldkatalog)

Janker, Helmut, „Entkriminalisierung des Verkehrsstrafrechts", in: DAR 1993, S. 11 ff.

Ders., Straflosigkeit bei Ermöglichung nachträglicher Feststellungen nach unerlaubtem Entfernen vom Unfallort (§ 142 StGB) unter besonderer Berücksichtigung der „Tätigen Reue", in *Himmelreich* (Hrsg.), Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 211 ff.
(zit.: *Janker,* in *Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999)

Jescheck, Hans-Heinrich, */Weigend, Thomas,* Lehrbuch des Strafrechts Allgemeiner Teil, 5. Auflage, Berlin 1996
(zit.: *Jescheck/Weigend,* Strafrecht AT)

Jost, Bernd, Multifaktorelle Untersuchungen über Handlungsabläufe und zur Motivation bei der Verkehrsunfallflucht, Dissertation, Tübingen 1973
(zit.: *Jost,* Motivation bei der Verkehrsunfallflucht)

Kaiser, *Günther,* Verkehrsdelinquenz und Generalprävention, Tübingen 1970
(zit.: *Kaiser*, Verkehrsdelinquenz und Generalprävention)

Ders., Kriminologie, 8. Auflage, Heidelberg-Karlsruhe 1989
(zit.: *Kaiser*, Kriminologie)

Ders.,/*Schöch Heinz,* Kriminologie, Jugendstrafrecht, Strafvollzug, 5. Auflage, München 2003
(zit.: *Kaiser*/*Schöch,* Kriminologie)

Karl, Jürgen, Verkehrsunfallflucht – Unfallgeschehen – Aufklärungsquoten – Polizeiarbeit, in: 41. Deutscher Verkehrsgerichtstag Goslar, Hamburg 2003, S. 200 ff.
(zit.: *Karl,* 41. DVGT 2003)

Kaufmann, Arthur, Unrecht und Schuld beim Delikt der Volltrunkenheit*,* JZ 1963, S. 425 ff.

Kindhäuser, Urs, Gefährdung als Straftat, Rechtstheoretische Untersuchungen zur Dogmatik der abstrakten und konkreten Gefährdungsdelikte, Frankfurt am Main 1989
(zit.: *Kindhäuser,* Gefährdung als Straftat)

Ders., Rationaler Rechtsgüterschutz und Verletzungs- und Gefährdungsverbot, in: Lüderssen, Klaus (Hrsg.), Aufgeklärte Kriminalpolitik oder Kampf gegen das Böse? Band I, Baden-Baden 1998, S. 263-280
(zit.: *Kindhäuser,* Rationaler Rechtsgüterschutz)

Ders./*Tiedemann, Klaus,* Umweltstrafrecht - Bewährung oder Reform?, NStZ 1988, S. 337 ff.

Klein, Eckart, Grundrechtliche Schutzpflicht des Staates, in NJW 1989, S. 1633 ff.

Kleinknecht, Theodor/*Meyer-Goßner, Lutz,* Strafprozessordnung, 48. Auflage, München 2005
(zit.: *Kleinknecht*/*Meyer-Goßner,* StPO)

Köhler, Michael, Rechtsgut, Tatbestandsstruktur und Rechtswidrigkeitszusammenhang, MDR 1992, S. 739 ff.

Koriath, Heinz, Zum Streit um die Gefährdungsdelikte, in GA 2001, S. 51 ff.

Kratzsch, Dietrich, Prinzipien der Konkretisierung von abstrakten Gefährdungsdelikten, in JuS 1994, S. 372 ff.

Kratzsch, Dieter, Verhaltenssteuerung und Organisation im Strafrecht: Ansätze zur Reform des strafrechtlichen Unrechtsbegriffs und der Regeln der Gesetzesanwendung, Berlin 1985
(zit.: *Kratzsch,* Verhaltenssteuerung)

Kreß, Claus, Das Sechste Gesetz zur Reform des Strafrechts, in: NJW 1998, S. 633 ff.

Kromrey, Helmut, Empirische Sozialforschung. Modelle und Methoden der Datenerhebung und Datenauswertung, 8. Auflage, Opladen 1998
(zit.: *Kromrey*, Empirische Sozialforschung)

Krumme, Elisabeth, Verkehrsunfallflucht, das rätselhafte Delikt, in: DAR 1968, S. 234 ff.

Kühl, Kristian, Referat zur „Europäisierung der Strafrechtswissenschaft", in: ZStW 109 (1997), S. 777 ff.

Küper, Oswald, Die Flucht nach einem Verkehrsunfall. Eine kriminalpolitische Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung der Straflosigkeit der Selbstbegünstigung, Dissertation, Hamburg 1964
(zit.: *Küper,* Die Flucht nach einem Verkehrsunfall)

Küper, Wilfried, Zur Tatbestandsstruktur der Unfallflucht, in: NJW 1981 S. 853 ff.

Ders., Vorstellungspflicht und „Feststellung der Person" bei § 142 Abs. 1 Nr. 1 StGB, in: JZ 1988, S. 474 ff.

Kuhle, Herbert, Die Fahrerflucht nach § 22 KFG und angrenzende Tatbestände, Diss. Berlin 1940
(zit.: *Kuhle,* Die Fahrerflucht nach § 22 KFG)

Kunert, Karl-Heinz, Wie weit schützt die Strafprozessordnung die Grundrechte des Beschuldigten, in: MDR 1967, S. 539 ff.

Lackner, Karl, Verkehrsrechts und Strafrechtsreform, in: DAR 1958, S. 286 ff.

Ders., Gedanken zur Reform des Tatbestandes der Unfallflucht, in: DAR 1972, S. 283 ff.

Ders.,/Kühl, Kristian, Strafgesetzbuch, 24. Auflage, München 2001
(zit.: *Lackner/Kühl,* StGB)

Lamnek, Siegfried, Qualitative Sozialforschung, Band 1: Methodologie, 1. Auflage, München, Weinheim 1988; Band 2: Methoden und Techniken, 1. Auflage, München und Weinheim 1989
(zit.: *Lamnek,* Qualitative Sozialforschung, Bd.)

Laumann, Manfred, Kriminologie der Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB), Dissertation, Münster 1998
(zit.: *Laumann,* Kriminologie der Verkehrsunfallflucht)

Leipziger Kommentar zum StGB, §§ 123, 124; 142, 142; 11. Auflage, Berlin, New York 2001
(zit.: LK-Bearbeiter)

Leipold, Klaus, Verkehrsunfallflucht – eine rechtsvergleichende Untersuchung der Länder Österreich, Schweiz und Bundesrepublik Deutschland; Dissertation, Pfaffenweiler 1987
(zit.: Leipold, Verkehrsunfallflucht)

Ders., Die Reform der Verkehrsunfallflucht – eine unendliche Geschichte?, Aktuelle Probleme der Fahrerlaubnisverordnung, der Reform des Ordnungswidrigkeitenrechts und der Unfallflucht, in: Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsrecht im Deutschen Anwaltsverein, Band 28, Deutscher Anwaltsverlag 2000
(zit.: *Leipold,* Die Reform der Verkehrsunfallflucht)

Lincke, Dieter, Verkehrsunfallflucht (§ 142 StGB). Eine kriminologische und strafrechtliche Studie unter besonderer Berücksichtigung der in den Jahren 1964 und 1965 im Landgerichtsbezirk Kiel durchgeführten Strafverfahren, Dissertation Kiel 1968
(zit.: *Lincke,* Verkehrsunfallflucht)

Loos, Fritz/Schwerdtfeger, Dirk, Grenzen der Strafbarkeit wegen "Unerlaubten Entfernens vom Unfallort" nach geltendem Recht, in: DAR 1983, S. 209 ff.

Luff, Karl, Die Bewusstseinslage des Kraftfahrers nach alkoholbedingten Verkehrsunfällen und ihre Bedeutung für die Unfallflucht, in: Blutalkohol 1963, S. 126 ff.

Magdowski, Iris Jana, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm, Dissertation, Bochum 1979
(zit.: *Magdowski*, Die Verkehrsunfallflucht in der Strafrechtsnorm*)*

Maurach, Reinhart/Schröder, Friedrich/Maiwald, Manfred, Strafrecht Besonderer Teil, Teilband 1, Straftaten gegen Persönlichkeitswerte und Vermögenswerte, 9.Auflage, Heidelberg 2003
(zit.: *Maurach/Schröder/Maiwald,* Strafrecht BT 1)

Ders./Zipf, Heinz, Strafrecht Allgemeiner Teil, Teilband 1, Grundlehren des Strafrechts und Aufbau der Straftat, 8. Auflage, Heidelberg 1992
(zit.: *Maurach/Zipf*, Strafrecht AT 1)

Meyer-Gramcko, Fritz, Unfallflucht, in*: Himmelreich* (Hrsg.), Jahrbuch Verkehrsrecht 1999, S. 379 ff.
(zit.: *Meyer-Gramcko,Fritz* in*: Himmelreich*, Jahrbuch Verkehrsrecht 1999)

Middendorf, Wolf, Verkehrskriminologie – Ergebnisse und Folgerungen, in: DAR 1979, S. 145 ff.

Ders., Kriminologie der Unfallflucht, in: Blutalkohol 1982, S. 356 ff.

Müller, Elmar/Freyschmidt, *Uwe,* Verteidigung in Straßenverkehrssachen, Praxis der Strafverteidigung, Bd. 1, 7. Auflage, Heidelberg 1999
(zit.: *Müller/Freyschmidt*, Verteidigung in Straßenverkehrssachen)

Müller-Dürholt, Michael, Die Gefährdung des Straßenverkehrs – §§ 315c StGB –, Dissertation, Bonn 1982
(zit.: *Müller-Dürholt,* Die Gefährdung des Straßenverkehrs)

Müller-Metz, Reinhard, Zur Reform von Vergehenstatbeständen und Rechtsfolgen im Bereich der Verkehrsdelikte, in: NZV 1994, S. 89 ff.

Münch, Ingo von, Die Verkehrsunfallflucht – ein Fremdkörper im deutschen Strafrechtssystem?, in: DAR 1957, S. 205 ff.

Nehm, Kay, Verkehrsstrafrecht zum Ende des ersten automobilen Jahrhunderts, in: DAR 1996, S. 432 ff.

Ostendorf, Heribert, Grundzüge des konkreten Gefährdungsdelikts, JUS 1982, S. 426 ff.

Park, Tido, Der Sinn der Einführung der tätigen Reue bei § 142 StGB, in: DAR 1993, S. 246 ff.

Pfannmüller, Norbert, Das Verhalten nach einem Verkehrsunfall, Dissertation, Gießen 1981
(zit.: *Pfannmüller,* Das Verhalten nach einem Verkehrsunfall)

Pieper, Harald, Die Flucht nach einem Verkehrsunfallflucht, Dissertation, Hamburg 1956
(zit.: *Pieper,* Die Flucht nach einem Verkehrsunfallflucht)

Pieper, Wolfgang, Die Verkehrsunfallflucht, Dissertation, Mainz 1965
(zit.: *Pieper*, Die Verkehrsunfallflucht)

Rengier, Rudolph, Strafrecht Besonderer Teil I, Vermögensdelikte, 7.Auflage, München 2005
(zit.: *Rengier,* Strafrecht BT I)

Ders., Strafrecht Besonderer Teil II, Delikte gegen die Person und Allgemeinheit, 5.Auflage, München 2003
(zit.: *Rengier,* Strafrecht BT II)

Reiss, Wolfgang, Anmerkung zu BGH NJW 1980, S. 896, in: NJW 1980, S. 1806 ff.

Rogall, Klaus, Der Beschuldigte als Beweismittel gegen sich selbst. Ein Beitrag zur Geltung des Satzes „nemo tenetur se ipsum prodere“ im Strafprozess, Berlin 1977
(zit.: *Rogall,* Der Beschuldigte als Beweismittel gegen sich selbst)

Roth, Gerald, Grundfragen der Hehlereitatbestände (Teil I), in: JA 1988, S. 193 ff.

Roxin, Claus, Strafrecht Allgemeiner Teil, Band. I, 3. Auflage, München 1997
(zit.: *Roxin*, Strafrecht AT, Bd. I)

Ruck, Andreas Christian, § 142 StGB als Vermögensdelikt, Dissertation, Bochum 1985
(zit.: *Ruck,* § 142 StGB als Vermögensdelikt)

Sälzer, Ottfried, Die Verkehrsunfallflucht im geltenden und künftigen Strafrecht, Dissertation, München 1965
(zit.: *Sälzer,* Die Verkehrsunfallflucht im geltenden und künftigen Strafrecht)

Sander, Günther/Hohmann, Olaf, Sechstes Gesetz des Strafrechts (6. StrRG): Harmonisiertes Strafrecht?, NStZ 1998, S. 273 ff.

Schäfer, Herbert, Ist auch dann vom Regelbeispiel des § 69 II Nr. 3 StGB auszugehen, wenn die Anwendung des § 142 StGB IV n.F. StGB ausschließlich daran scheitert, dass ein „bedeutender Schaden" vorliegt?, in: NZV 1999, S. 190 f.

Schlüchter, *Ellen,* Irrtum über normative Tatbestandsmerkmale, Tübingen 1983
(zit.: *Schlüchter*, Irrtum über normative Tatbestandsmerkmale)

Dies., Grenzen strafbarer Fahrlässigkeit – Aspekte zu einem Strafrecht in Europa, Thüngersheim 1996
(zit.: *Schlüchter*, Grenzen strafbarer Fahrlässigkeit)

Schneider, Hans Joachim, Kriminologie, Berlin, New York, 1999
(zit.: *Schneider,* Kriminologie)

Schneider, *Hartmut,* Grund und Grenzen des strafrechtlichen Selbstbegünstgungsprinzips, Dissertation, Berlin 1991
(zit.: *Schneider*, Grund und Grenzen des strafrechtlichen Selbstbegünstigungsprinzips)

Schönke, Adolf/Schröder, Horst, Strafgesetzbuch, 26. Auflage, München 2001
(zit.: Schönke/Schröder-*Bearbeiter*)

Scholz, Rupert, Straffreie Unfallflucht bei tätiger Reue? – Reformüberlegungen zu § 142 StGB, in: ZRP 1987, S. 7 ff.

Schroeder, Friedrich-Christian, Die Systematik der Vermögensstrafen, in: Jura 1987, S. 113 ff.

Schröder, Horst, Die Gefährdungsdelikte im Strafrecht, in: ZStW 81 (1969), S. 7 ff.

Schüler, Dietrich, Die strafrechtliche Beurteilung der Flucht nach einem Verkehrsunfall, Dissertation, Göttingen 1950
(zit.: *Schüler*, Die strafrechtliche Beurteilung der Flucht)

Schünemann, Bernd, Moderne Tendezen in der Dogmatik der Fahrlässigkeits- und Gefährdungsdelikte, JA 1975, S. 787 ff.

Ders., Kritische Anmerkungen zur geistigen Situation der deutschen Strafrechtswissenschaft, in: GA 1995, S. 201 ff.

Ders., Überkriminalisierung und Perfektionismus als Krebsschaden des Verkehrsstrafrechts, in: DAR, 1998, S. 424 ff.

Ders., Unzulänglichkeiten des Fahrlässigkeitsdelikts in der modernen Industriegesellschaft – Eine Bestandsaufnahme –, in: Gedächtnisschrift für Dieter Meurer, S. 37 ff., Berlin 2002
(zit.: *Schünemann* in Gedächtnisschrift-Meurer*)*

Ders., Historie der missglückten Reformversuche des § 142 StGB, in DAR 2003, S. 207 ff.

Schulz, Uwe, Die tätige Reue gem. § 142 StGB aus dogmatischer und rechtspolitischer Sicht, in: NJW 1998, S. 1440 ff.

Ders., Die zeitliche Ausdehung der Unfallmeldung bei der Verkehrsunfallflucht, in: ZRP 2006, S. 149 ff.

Schwind; Hans-Dieter, Kriminologie, 11. Auflage, Heidelberg 2001
(zit.: *Schwind; Hans-Dieter*, Kriminologie)

Seebode, Manfred, Über die Freiheit, die eigene Strafverfolgung zu unterstützen, in: JA 1980, S. 493 ff.

Seib, Herbert, Zur Einführung eines strafbefreienden Rücktritts bei § 142 StGB durch Nachmeldung innerhalb 24 Stunden, in: JR 1986, S. 397 ff

Spiegel, Richard, Gedanken zur Reform des Tatbestandes der Unfallflucht aus der Sicht des Richters, in: DAR 1972, S. 291 ff.

Sturm, Richard, Die Neufassung des § 142 StGB (Verkehrsunfallflucht) durch das Dreizehnte Strafänderungsgesetz, in: JZ 1975, S. 406 ff.

Systematischer Kommentar zum Strafgesetzbuch, Band 2, Besonderer Teil, 6. Auflage, Bonn, Kiel, Regensburg, Tübingen 1999
(zit.: SK-*Bearbeiter*)

Tipke, Klaus,/Lang, Joachim, Steuerrecht, 18. Auflage, Köln 2005
(zit.: *Tipke/Lang*, Steuerrecht)

Thirolf, Rudolf Michael, Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB, Ein Refomvorschlag unter Berücksichtigung einer empirischen Untersuchung, Dissertation, Frankfurt a.M. 1992
(zit.: *Thirolf,* Kollision von Täterinteressen und Opferschutz bei § 142 StGB)

Tröndle, Herbert/Fischer, Thomas, Strafgesetzbuch, 53. Auflage, München 2005
(zit.: *Tröndle/Fischer)*

Volk, Klaus, Die Pflichten der Unfallbeteiligten, in: DAR 1982, S. 81 ff.

Voß-Broemme, Heide, Nötigung im Straßenverkehr, in: NZV 1988, S. 2.

Weigend, Thomas/Geuenich, Mario, Verkehrsunfallflucht im europäischen Ausland, in: DAR 1988, S. 258 ff.

Ders., Zur Reform von § 142 StGB, in Festschrift für Herbert Tröndle, Berlin/New York 1989, S. 753 ff.
(zit.: *Weigend*, in FS-Tröndle)

Ders., Zur Rolle des Strafrechts im Straßenverkehrsrecht, in Festschrift für Koichi Miyazawa, Berlin 1995, S. 549 ff.
(zit.: *Weigend*, in FS-Miyazawa)

Ders., Bewältigung von Beweisschwierigkeiten durch Ausdehnung des materiellen Strafrechts?, in Festschrift für Otto Triffterer, Wien, New York 1996, S. 695 ff
(zit.: *Weigend,* in FS-Triffterer)

*Wohlers, Wolfgang***,** Deliktstypen des Präventionsstrafrechts - zur Dogmatik „moderner" Gefährdungsdelikte, Berlin 2000
(zit.: *Wohlers*, Deliktstypen des Präventionsstrafrechts)

Wolter, Jürgen, Objektive und personale Zurechnung von Verhalten, Gefahr und Verletzung in einem funktionalen Straftatsystem, Berlin 1981
(zit.: *Wolter,* Objektive und personale Zurechnung)

Wetekamp, Axel, Der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des § 142 StGB, in: DAR 1987, S. 11 ff.

Zabel, Gert E., Einige Probleme zur Unfallflucht, in: Blutalkohol 1993, S. 328 ff.

Zieschang, Frank, Die Gefährdungsdelikte, Berlin 1998
(zit.: *Zieschang,* Die Gefährdungsdelikte)

Zopfs, Jan, Ist die Regelung des § 142 StGB reformbedürftig?, in: DRiZ 1994, S. 87 ff.

Ders., Die versicherungsrechtliche Aufklärungspflicht (§ 7 AKB) u. § 142 StGB – Zur Verwendung einer aufklebbaren Schadensmeldung nach Unfällen mit Fremdschaden im ruhenden Verkehr –, in: VersR 1994, S. 266 ff.

Die Untersuchung befasst sich mit dem Unfallfluchtparagraph § 142 StGB. Untersucht werden die Fragen nach dem „Ob“ und dem „Wie“ einer Reform, also der praktischen Ausgestaltung im Einzelnen. Dazu gehört der geltende Unfallfluchtparagraph im Grundsätzlichen auf den Prüfstand gestellt. Im Sinne einer Grundlegung sind die historischen Wurzeln der Verkehrsunfallflucht aufzuarbeiten. Sodann bedarf es einer Auseinandersetzung mit dem Schutzzweck des Tatbestandes, um schließlich die Frage nach der Verfassungsmäßigkeit der Vorschrift im Hinblick auf das Prinzip des „nemo tenetur se ipsum accusare“ zu klären, wobei an dieser Stelle eine Einordnung der in § 142 StGB normierten Pflichten vorzunehmen ist. Von besonderem Interesse ist darüber hinaus die vorzunehmende Darstellung der seit Jahren kontrovers diskutierten Reformvorschläge, der kriminologischen Aspekte und ein rechtsvergleichender Blick ins europäische Ausland.
Vor diesem Hintergrund gilt es die vom Gesetzgeber mit dem 6. Strafrechtsreformgesetz in Abs. 4 des § 142 StGB eingefügte „Tätige Reue“ hinsichtlich der zu erfüllenden Anwendungsvoraussetzungen und Rechtsfolge näher zu betrachten, um sodann die Praktibilität und Effizienz der „Tätigen Reue“ im Wege einer eigenen Studie und Auswertung zu prüfen. Sämtliche Aspekte führen dann zu eigenen Vorschlägen hinsichtlich Rahmenbedingungen und Möglichkeiten einer Reform der Vorschrift des § 142 StGB.



ISBN: 978-3-940344-24-3
ISSN: 1864-2136

Universitätsverlag Göttingen